

Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy

zásady objednávky dálkové dopravy
pro období 2022 – 2026

Obsah

Obsah	2
Úvod	3
1 Vymezení přepravních potřeb	4
1.1 Dostupná data a možnosti jejich zpracování.....	4
1.2 Základní charakteristika osídlení ve vztahu k dálkové dopravě	5
1.3 Základní charakteristika metropolitních regionů v České republice	7
1.4 Hodnocení přepravních vztahů mezi metropolitními regiony a významnými aglomeracemi v České republice	14
1.5 Možnosti dopravní infrastruktury při zabezpečování přepravních vztahů mezi metropolitními regiony v České republice.....	18
1.6 Doporučená pravidla pro objednávku dálkové a nadregionální dopravy.....	19
2 Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících	22
2.1 Koncepce objednávky vlaků celostátní dopravy.....	22
2.2 Linky dálkové dopravy	26
2.3 Linky prvního přepravního segmentu.....	29
2.4 Linky smíšeného (I.+II.) přepravního segmentu.....	48
2.5 Linky druhého přepravního segmentu	58
2.6 Linky nově zavedené v průběhu plánovacího období.....	99
3 Koncepční otázky rozvoje dálkové dopravy	101
3.1 Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace	101
3.2 Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv.....	104
3.3 Kvalita poskytovaných služeb	108
3.4 Dopad pandemické krize nemoci covid-19.....	120
4 Monitoring a vize pro následující plánovací období	127
5 Reakce na připomínky dotčených subjektů	128
Příloha 1 Plánování dopravní obslužnosti dálkovou železniční dopravou v případě zavedení tzv. „koncesního modelu“	180
Příloha 2 Výhled dálkové železniční dopravy v systému rychlých spojení	187
1. Rozvoj infrastruktury v horizontu rychlých spojení	187
2. Cíle rozvoje sítě dálkové železniční dopravy	189

Tento dokument obsahuje plán dopravní obslužnosti území, zpracovaný Ministerstvem dopravy jako objednatelem dálkové dopravy podle § 5 zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, pro období pěti let od roku 2022 do roku 2026. Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dopravní plánování vychází na základě zákonného požadavku z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti. Tento dopravní plán vyjadřuje názory Ministerstva dopravy jako objednatele dálkové dopravy. Povinnost zveřejnit zpracovaný plán bude naplněna zveřejněním tohoto dokumentu na webových stránkách Ministerstva dopravy www.mdcz.cz.

Úvod

Předkládaný dokument vznikl na základě § 5 zákona o veřejných službách¹, v němž je dopravní plánování vymezeno svým účelem, svými nástroji a jejich minimálním obsahem a požadavkem na veřejnou přístupnost svých výstupů. Podobně jako ostatní objednatelé osobní železniční dopravy na území České republiky i Ministerstvo dopravy již od účinnosti zmíněného zákona Plán dopravní obsluhy území vytvořilo, tento dokument platil pro roky 2011 – 2016. Na něj navázal dokument platný pro období 2017-2021. S ohledem na relativně pomalý vývoj v geografické a demografické struktuře České republiky, stejně jako na pomalý rozvoj železniční infrastruktury, mohli zpracovatelé předkládaného dokumentu, představujícího plán objednávky dálkové železniční dopravy v letech 2022 – 2026 v mnoha ohledech na předchozí dokument navázat. K hlavním změnám oproti předešlému dokumentu došlo zejména v souvislosti se snahou co nejvíce využít již modernizované úseky železniční infrastruktury, rovněž je v něm promítnut vývoj v oblasti liberalizace osobní železniční dopravy ve veřejném zájmu.

Dopravní plánování v oblasti zajišťování dopravní obslužnosti koncipuje zákon jako činnost směřující k vytvoření transparentního prostředí pro stát a kraje na straně jedné a dopravce na straně druhé, které má napomoci kvalitní spolupráci objednatelů veřejné dopravy a efektivnímu vynakládání veřejných prostředků v této oblasti. Zákonem daná povinnost zveřejnit zpracovaný plán i jeho změny prostřednictvím internetu pak zajišťuje publicitu koncepce veřejné dopravy obcí, krajů a státu pro občany, dopravce i ostatní objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících.

Nejméně pětileté období přípravy plánu dopravní obsluhy území je odvozeno od nejmenšího časového horizontu, v rámci kterého je nezbytné provádět koncepční změny dopravní obslužnosti, připravovat harmonogram vypisování případných nabídkových řízení a případné integrace veřejných služeb v přepravě cestujících. Na základě dosavadních zkušeností a s přihlédnutím k tomu, že se jedná o střednědobý dopravní plán, stanovilo Ministerstvo dopravy jeho plánovací období na minimálních pět let (2022-2026), následující dopravní plány ale mohou být v případě potřeby i delší, maximálně však na období 10 let. Minimální rozsah dopravního plánu je podle příslušných ustanovení zákona o veřejných službách následující:

- popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- maximální tarify pro cestující, mají-li být stanoveny objednatelem,
- další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících stanovené přímo použitelným předpisem Evropské unie.

Nad rámec těchto základních náležitostí dopravního plánu obsahuje dokument rovněž posouzení přepravních potřeb, které musí být východiskem pro návrh řešení dopravní obslužnosti a část věnovanou sledování kvality objednávaných dopravních služeb v souvislosti s vývojem na trhu v celém segmentu osobní železniční dopravy jako celku. V indikativní příloze je zahrnuta také část dlouhodobého předpokladu rozvoje dopravní obslužnosti dálkovou dopravou v časovém horizontu rychlých spojení včetně vysokorychlostních tratí. Ministerstvo dopravy nevyklučuje potřebu aktualizovat dopravní plán již před rokem 2026 a to zejména v souvislosti s vývojem smluvních vztahů nebo postupem v rozvoji infrastruktury.

¹ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

1 Vymezení přepravních potřeb

Hlavním cílem kapitoly je vymezení přepravních potřeb, které by měly být zajišťovány vlaky celostátní dopravy podle § 4 odst. 1 zákona o veřejných službách. Vzhledem k charakteru kapitoly je následující text strukturován do několika bloků, které na sebe navazují. Předpokládaným výstupem této části, jejíž součástí je základní přepravní analýza, jsou pravidla pro zajištění dopravní obslužnosti státu veřejnou drážní osobní dopravou. Z dokumentu tedy je zřejmé, ve kterých relacích lze na základě reálných přepravních potřeb obyvatel a možností stávající dopravní infrastruktury efektivně objednávat vlaky celostátní dopravy.

1.1 Dostupná data a možnosti jejich zpracování

Pro vymezení hlavních přepravních vztahů v rámci systému osídlení v České republice je nezbytné pracovat s datovými podklady, které zprostředkovávají informace o velikosti a významu jednotlivých obcí či oblastí a základních prouděch osob mezi nimi. V zásadě lze vzhledem k zaměření dokumentu zjednodušeně použíté datové údaje rozdělit do tří hlavních okruhů, tj. 1/ velikostně-významové údaje o obcích, 2/ údaje o intenzitě přepravních proudů (zátěže) a 3/ směrová data o pohybu osob (zdroj-cíl).

První skupina informací bude získána především z běžně dostupných databází pořizovaných Českým statistickým úřadem². Využita budou hlavně data o počtech obyvatel jednotlivých obcí, popřípadě z pohledu dálkové dopravy důležitých údajů např. o počtech studentů vysokých škol.

V případě informací o intenzitě a směru přepravního proudu jsou možnosti získání kvalitních a relevantních údajů omezené. Především neexistují přepravní data zdroj-cíl s určením použitého dopravního prostředku, frekvence a účelu cesty v krátké periodě sledování. Přes tyto limity lze řadu informací, byť s omezenou vypovídací schopností, získat z veřejných databází. V případě informací o intenzitě přepravních proudů jsou běžně dostupné údaje o intenzitě silniční dopravy³ (bez znalosti obsazenosti vozidel), popřípadě dalších údajů zahrnutých v Ročence dopravy České republiky⁴. V rámci datových zdrojů o veřejné dopravě Ministerstvo dopravy disponuje neveřejnými údaji o úsekové frekvenci cestujících ve vlacích dálkové dopravy, které jsou zahrnuty do objednávky státu. Tyto údaje budou v dokumentu využívány i v další kapitole především pro interpretaci vývoje, popřípadě relativní srovnání⁵.

Volně dostupné směrově orientované informace o přepravních vztazích jsou v podstatě omezeny na údaje o dojížděkových prouděch, které jsou sledovány v rámci Sčítání lidu, domů a bytů⁶. Tyto údaje mají několik nedostatků, jenž je nutné zohlednit pro relevantní výstupy. Dojížděková data zahrnují „pouze“ pravidelné pohyby do zaměstnání (včetně použitého dopravního prostředku) a do škol, které sice představují hlavní formy prostorové mobility obyvatelstva, avšak především v rámci regionálních a mikroregionálních vztahů. V rámci nadregionálních a dálkových vztahů tvoří nemalou část také nepravidelné (nahodilé) vztahy, které nejsou v dojížděce sledovány. Jedná se především o cesty za službami (obchod, úřad, lékař apod.), pracovní cesty, cesty spojené s cestovním ruchem, které se vyznačují značnou sezónností (včetně dojíždění na chaty, chalupy). Druhým „nedostatkem“ je časové určení, které se objevuje v datových výstupech, kde je podle frekvence rozlišena dojížděka denní a „celková“ nedenní (tj. cesta několikrát týdně i měsíčně). Závažným problémem dat o dojížděkových prouděch na základě SLDB 2011 je nízká aktuálnost těchto dat. Informace ze SLDB 2021 nejsou v době zpracování tohoto plánu k dispozici. Je sice pravdou, že srovnáním předmětných údajů s předchozím

² Databáze Českého statistického úřadu (<http://www.czso.cz/>).

³ Údaje o zatížení silniční sítě mohou v generalizované podobě přiblížit přepravní proudy jednotlivých oblastí (i přes výraznou tranzitní přepravu u některých silničních komunikací). Jedná se o databázi Ředitelství silnic a dálnic ČR vycházející ze sčítání, které probíhá v pětiletém intervalu.

⁴ Ročenku dopravy každoročně vydává Ministerstvo dopravy (<https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>).

⁵ Databáze akciové společnosti České dráhy. Sčítací kampaň ve vlacích je zpravidla realizována čtvrtletně v období jednoho týdne (nejčastěji v lednu, dubnu, srpnu, listopadu). Konkrétní výstupy z databáze nemohou být uváděny vzhledem k smluvním ustanovením.

⁶ Databázi Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) pořizuje Český statistický úřad s desetiletou frekvencí, přičemž poslední dostupná pocházejí z roku 2011 (vzataženy jsou ke dni sčítání, tj. k 26.3.2011).

SLDB v roce 2001 zjistíme ve většině případů pouze nevýrazné změny a lze proto předpokládat, že situace je v tomto ohledu stabilizovaná a v čase se mění jen málo, přesto však deset let staré informace nemohou poskytnout zcela věrohodná data a musí být korigovány daty dalšími. Z toho důvodu je dojížďková matice zároveň doplněna maticí přepravních vztahů v železniční osobní dopravě, která je založena na základě adresných (směrových) jízdních dokladů vydaných akciovou společností České dráhy, ze kterých je patrný počátek a cíl cesty. Tyto údaje jsou neveřejné a budou v dokumentu využity především pro relativní srovnání významu jednotlivých relací. Obdobná datová základna ostatně byla k dispozici i v období přípravy předchozího plánu dopravní obsluhy, přičemž při jeho aplikaci nebyly zjištěny žádné zásadní převisy nebo naopak přebytek kapacity v objednávaných vlacích dálkové dopravy.

Bez dalšího rozlišení relací a charakteru poptávky (dálková/regionální, pravidelná/příležitostná, atp.) lze v dostupných statistických údajích vysledovat setrvalý růst poptávky, resp. přepravního výkonu ve všech ódech dopravy v minulém období. V případě železniční osobní dopravy tento růst trval nepřetržitě 10 let od roku 2009 a dosáhl nejvyšších hodnot od roku 1993. V roce 2020 přerušily tento trend dopady pandemie nemoci covid-19.

1.2 Základní charakteristika osídlení ve vztahu k dálkové dopravě

Sídelní síť České republiky je značně diferenciována na základě dlouhodobého historického vývoje. Rozmístění obyvatelstva je v období po roce 1989 vystaveno suburbanizačnímu procesu především v zázemí hlavních aglomerací, který zesílil především po roce 2000. K datu 1.1. 2021 bylo v ČR 6 258 obcí, takže průměrná velikost obce je mírně nad 1 700 obyvatel a velikost mediánová 442 obyvatel (v polovině obcí ČR žije méně než 442 obyvatel). Ve velikostních skupinách do 1 000 obyvatel se cca 76 % všech obcí, přičemž v této skupině obcí žilo necelých 17 % obyvatelstva ČR. Naopak v obcích s více než 10 000 obyvatel (tj. 2 % obcí z ČR) žila více než polovina obyvatel ČR (cca 52 %). K 1. lednu 2021 bylo 129 obcí s více než 10 000 obyvateli. Zjednodušeně lze uvést, že právě tato skupina obcí by měla představovat hlavní zdroje a cíle dálkové a nadregionální dopravy.

Z hlediska hrubé regionální diferenciaci je pro Čechy a oblast Českomoravské vrchoviny typická hustá síť malých sídel (200-500 obyvatel), na Moravě a ve Slezsku jsou charakteristická větší sídla s 1 500-3 000 obyvateli, rozmístěná ve větších vzdálenostech. Kromě uvedené západovýchodní polarit je možné zaznamenat také polaritu severojižní. Severní část území ČR je více urbanizovaná v důsledku industrializace (nejvyšší podíl obyvatelstva žijícího ve městech je v Moravskoslezském, Ústeckém a Karlovarském kraji), kdežto regiony na jihu ČR (především současný kraj Vysočina, Jihočeský a částečně Plzeňský kraj) mají převážně venkovský charakter s rozdrobeným osídlením. Diferenciace mezi Čechy na straně jedné a Moravou a Slezskem na straně druhé je také v rámci sledování největších sídel. V Čechách je patrná jasná dominance Prahy, pro Moravu a Slezsko je charakteristický vliv dvou hlavních aglomerací – Brna a Ostravy.

Z pohledu zajištění přepravních potřeb dálkovou a nadregionální dopravou jsou v rámci sídelního systému zásadní především hlavní metropolitní regiony/areály a sídelní aglomerace v České republice, které lze označovat za nejvýznamnější prvky osídlení, tj. také hlavní zdroje a cíle cest. Přístupy k jejich vymezení se v řadě studií liší, v zásadě jsou však jejich znaky v široké shodě odborníků na regionální plánování, sociální geografii a urbanismus podobné. V řadě případů je jejich hlavním ukazatelem velikost (tj. počet obyvatel v kombinaci s ukazatelem hustoty zalidnění na km²) a jejich vnitřní propojenost na základě vzájemných (recipročních) dojížďkových vazeb. Metropolitní regiony zpravidla zahrnují jedno nebo více hlavních jader, vedlejší jádra a jejich zázemí, přičemž hlavní jádro se vyznačuje určitým regionálním významem, který je charakterizován populačně, pracovní či přítomností řídicích funkcí (instituce, sídla firem). Na základě uvedených kritérií byly vymezeny hlavní metropolitní regiony také ve studii⁷, která byla podkladem pro tento dokument.

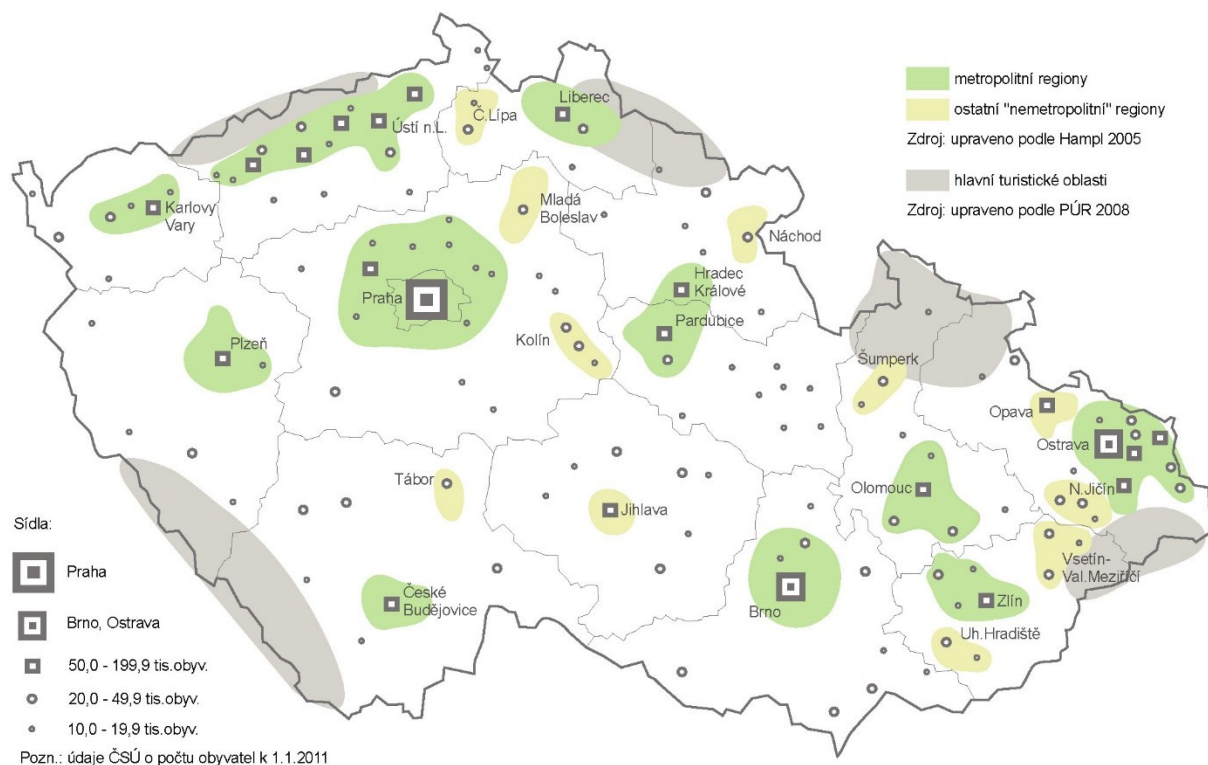
⁷ Hampl, M. (2005): Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext, PFF UK, Praha, 148 s. Vymezení metropolitních regionů na základě stanovení tzv. integrovaných systémů středisek (ISS) bylo provedeno v rámci sociogeografické regionalizace na základě dat SLDB 2001. Vymezení jednotlivých regionů vychází z územní koncentrace obyvatelstva a

1.2.1 Hlavní metropolitní regiony v České republice

V rámci studie bylo vymezeno celkem 11 metropolitních regionů, jejichž jádry jsou krajská centra, přičemž byl sloučen Hradec Králové s Pardubicemi a zároveň do této skupiny nebyla vzhledem ke své velikosti a absenci významných středisek v zázemí zahrnuta Jihlava⁸. Vymezena byla rovněž druhá skupina 11 dalších, sekundárních (nemetropolitních) regionů, které dosahují potřebného významu hodnoceného agregátním ukazatelem kombinujícím populační a pracovní velikost oblastí, tzv. komplexní velikost, relativizovanou vůči celé České republice. Velice zjednodušeně lze uvést, že v první skupině jsou zahrnuty areály s populační velikostí více než 100 tisíc obyvatel, v druhé skupině pak oblasti s populační velikostí 50 až 99 tisíc obyvatel. Výjimku v druhé skupině tvoří aglomerace, které nedosahují požadované velikosti, ale jejich pracovní význam dané kritérium splňuje (jedná se o region Šumperku, Tábora a Náchoda).

Uvedené vymezení až na výjimky zahrnuje nejvýznamnější města České republiky – ve velikostní kategorii sídel nad 20 tisíc obyvatel zde není zahrnuto 15 měst (z nejvýznamnějších Třebíč, Cheb, Znojmo, Příbram, Trutnov, Písek atd.). Zároveň nejsou v rámci metropolitních regionů zahrnuty oblasti s více menšími jádry (méně než 20 tis. obyvatel) bez dostatečné vzájemné vztahové provázanosti – typicky se jedná oblast v prostoru měst Vysoké Mýto – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová – Svitavy. Vymezení metropolitních regionů, významných „nemetropolitních“ regionů a sídel nad 10 tisíc obyvatel je patrné z obr. 1, ve kterém jsou zároveň znázorněny hlavní turistické oblasti v České republice. Podrobná charakteristika jednotlivých regionů je uvedena v kap. 1.3.

Obr. 1: Hlavní metropolitní regiony a turistické oblasti v ČR a významná sídla nad 10 tisíc obyvatel



intenzity vzájemného dojížděkového proudu (75 dojíždějících na km) v rámci center osídlení v oblasti. Výsledky studie budou dále využity pro účely dokumentu, i přes relativní zastaralost dat, na základě kterých bylo vymezení provedeno.

⁸ V současné době je možné zaznamenat trend rozšiřování hlavních metropolitních regionů do širšího předpolí (viz například Hampel, Marada: Sociografická regionalizace Česka, 2015) a lze očekávat, že tento trend bude nadále pokračovat. Tyto tendence mají a nadále budou mít vliv na význam radiální dopravy do center metropolitních regionů.

1.2.2 Hlavní metropolitní regiony v zahraničí

Vzhledem k charakteru dálkové dopravy s významnými vazbami na blízké zahraničí je kromě hlavních metropolitních regionů v České republice rovněž vhodné vymezit významné metropolitní regiony ve střední Evropě, které představují hlavní zahraniční zdroje a cíle cest⁹:

- v Německu berlínský metropolitní region (4 mil. obyvatel), metropolitní region Saský trojúhelník – drážďanský region (1 mil.) + region Lipsko – Halle (1,4 mil.) + region Chemnitz (1 mil.), metropolitní region Norimberk (1 mil.) a mnichovský metropolitní region (2,3 mil.);
- v Rakousku aglomerace Lince (0,3 mil. obyvatel) a metropolitní region Vídně (2 mil.);
- v Polsku metropolitní regiony Vratislavi (0,8 mil. obyvatel), Katovic (2,6 mil.) a Krakova (0,8 mil.);
- na Slovensku jsou to metropolitní region Bratislavy (0,6 mil. obyvatel) a aglomerace Žilina – Martin (0,2 mil.).

1.3 Základní charakteristika metropolitních regionů v České republice

V následující podkapitole dokumentu jsou základním způsobem uvedeny hlavní rysy jednotlivých metropolitních regionů. Charakteristika bude zaměřena především na vymezení středisek v metropolitní oblasti, základního ekonomického profilu a hlavních směrů přepravní poptávky z oblasti, které budou založeny na dojížděkových prouděch. Zahrnuty budou přitom pouze regiony převzaté ze studie Hampla (2005) a vyznačené na obr. 1¹⁰.

1.3.1 Metropolitní regiony

Pražský metropolitní region (1 400 tis. obyv.)¹¹

Hlavním jádrem pražské urbanizační oblasti je hlavní město Praha (1 335 tis. obyvatel bez zázemí)¹². Počet obyvatel hlavního města rostl prakticky až do první poloviny 90. let, kdy došlo k jeho kulminaci a následnému poklesu, který byl způsoben především procesem suburbanizace pražského zázemí (tj. nárůst obyvatel zejména v okresech Praha-východ, Praha-západ). Reálný počet obyvatel žijících v pražské urbanizační oblasti však bude v současnosti ještě o několik set tisíc vyšší, vzhledem k tomu, že v uvedených údajích jsou započtení pouze občané s trvalým pobytem v Praze, případně v jejím zázemí (tzn., nejsou zde zahrnuti dojíždějící pracující a studenti z ostatních regionů České republiky, ale zejména zahraniční pracovníci, jejichž počet není dostatečně zřejmý).

Do metropolitního areálu Prahy je možné zařadit několik významných center s regionální působností, jejichž vazby (dojížděka za prací, do škol) jsou však jednoznačně orientované na Prahu. Jedná se zejména o Kladno (69 tis. obyvatel), které bylo jako další oblasti těžby a těžkého průmyslu v druhé polovině 90. let postiženo úpadkem způsobeným restrukturalizací těchto tradičních průmyslových odvětví. Dále se jedná o střediska relativně populačně menší – Beroun (v aglomeraci s Královým Dvorem s cca 30 tis. obyvatel), Slaný (16 tis. obyvatel), Kralupy nad Vltavou (18 tis. obyvatel), Mělník (20 tis. obyvatel), Neratovice (16 tis. obyvatel), Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (19 tis. obyvatel). V zázemí Prahy se dále nachází řada menších měst/obcí, které však často plní funkci správního obvodu (jak obce s rozšířenou působností, tak s pověřeným obecním úřadem): Říčany, Čelákovice, Úvaly, Jesenice, Hostivice, Černošice, Roztoky atd.

Praha má dominantní postavení v ekonomice České republiky, jelikož vytváří téměř čtvrtinu celostátního HDP a dosahuje 205 % úrovně HDP EU25¹³ (ostatní regiony České republiky nepřesáhly

⁹ Převzato z materiálu pro jednání schůze vlády: Politika územního rozvoje České republiky 2008, Podklady a východiska, Ministerstvo pro místní rozvoj, 52 s.

¹⁰ Pořadí výřtu jednotlivých regionů vychází z jejich komplexní velikosti dle Hampl 2005.

¹¹ Počet obyvatel jednotlivých metropolitních regionů je orientační vzhledem k tomu, že jejich hranice vůči okolním regionům nejsou ostré.

¹² Počet obyvatel všech sídel uvedených v souhrnu je vztažen k 1. 1. 2021 (ČSÚ).

¹³ Údaj pro rok 2019

pro období 2019 83 % úrovně HDP EU25). Vyznačuje se nízkou nezaměstnaností, vyšší průměrnou mzdou, vyšší úrovní kvalifikace pracovních sil a zejména velkým objemem dojíždějících do práce (téměř 200 tis. osob podle SLDB 2011¹⁴). Odvětvová struktura ekonomiky je v Praze proti ostatním regionům České republiky odlišná. V souladu se západoevropskými trendy byla od 90. let výrazně posilována terciární (obslužná) sféra na úkor průmyslových odvětví, v současné době je již ale rozdělení zaměstnaností podle odvětví v Praze stabilizované. Stále však (byť s menší intenzitou) trvá příliv zahraničních investic, jako například poboček bank, poradenských firem, obchodních řetězců apod. Přítomnost nových zahraničních investorů přitom změnila koncentraci ekonomických aktivit ve městě. Ty se často nyní nacházejí na okrajích Prahy (resp. již mimo její administrativní hranice – např. Průhonice, Čestlice) v blízkosti hlavních silničních komunikací¹⁵ či v revitalizovaných oblastech bývalých průmyslových podniků (např. Anděl). Další centra pražské urbanizační oblasti se vyznačují relativně diverzifikovanou ekonomickou základnou, kterou reprezentují např. chemický průmysl (Neratovice, Kralupy n. L.) nebo strojírenský průmysl (Odolena Voda) apod. V základní ekonomické charakteristice Prahy a jejího zázemí je také důležité vyzdvihnout význam cestovního ruchu. V roce 2019 Prahu navštívilo přes 8 mil. hostů, což je nejvyšší hodnota, která kdy byla v hlavním městě zaznamenána. Propad na hodnotu 2,1 mil. návštěvníků v roce 2020 je způsobený pandemickou krizí. K atraktivitám cestovního ruchu v pražském metropolitním regionu je kromě Prahy samotné možné zařadit také např. Karlštejn atd.

Mimořádné postavení v rámci České republiky má Praha také v počtu školských zařízení. Zejména se jedná o oblast vysokého školství (111 tis. studentů ve školním roce)¹⁶, přičemž je zřejmé, že podstatná část z nich dojíždí z jiných regionů v České republice (35 tisíc s trvalým bydlištěm v Praze v roce 2018).

Pražský metropolitní region je vzhledem ke svému dominantnímu postavení cílem přepravní poptávky prakticky ze všech částí České republiky. Přepravní proudy jsou směřovány z Prahy hlavně do Brna, Plzně, Hradecko-pardubického a Ústeckého metropolitního regionu. Potřebám souběžných silných poptávkových proudů v regionálních a dálkových relacích ovšem neodpovídají dimenze silniční a železniční sítě z řady směrů. Tento stav pak zpětně ovlivňuje rozvoj jednotlivých oblastí regionu.

Ostravský metropolitní region (750 tis. obyv.)

Jádrem ostravského metropolitního regionu je krajské město Ostrava (285 tis. obyvatel), které spolu s výrazně vztahově propojeným Havířovem (70 tis. obyv.) tvoří hlavní aglomerační jádro Ostravska. Vymezení celé ostravské urbanizační oblasti je často chápáno různě, přičemž v tomto textu je akceptováno relativně užší vymezení (tzn. bez Opavska a Novojičínska, které jsou vymezeny jako samostatné „nemetropolitní“ oblasti). Spolu s Ostravou a Havířovem je oblast tvořena dalšími významnými centry – Karvinou (53 tis. obyv. se Stonavou) a Frýdkem-Místkem (55 tis. obyv.), dále pak městy s relativně nižší populační velikostí, které jsou výrazně propojeny jak s Ostravou, tak v některých případech s Havířovem a Karvinou. Jedná se zejména o Třinec (35 tis. obyv.) a Český Těšín (24 tis. obyv.) na východě oblasti; na severu pak Orlovou (28 tis. obyv.), Bohumín (20 tis. obyv.) a Hlučín (14 tis. obyv.); případně na jihu regionu také Frýdlant nad Ostravicí (10 tis. obyv.), který je významně vztahově propojen s Frýdkem-Místkem a Ostravou. Přes výrazný úbytek obyvatel v městech a obcích regionu v posledních 20 letech se stále jedná o region s největší hustotou zalidnění v ČR, přičemž v této oblasti výrazně dominují sídla městského charakteru.

Sociální a ekonomické podmínky ostravského pánevního prostoru byly výrazně ovlivněny v druhé polovině 90. let útlumem těžkého průmyslu a omezením těžby černého uhlí, což způsobilo nemalé problémy, které v určité míře přetrvávají do dneška – vysoká míra nezaměstnanosti a nedostatek pracovních příležitostí. I přes uvedené problémy tvoří stále základ odvětvové struktury Ostravska

¹⁴ Předpokladem je, že je počet dojíždějících v současnosti vyšší. Nadto není v této hodnotě vůbec zachycena dojíždka za prací ze zahraničí.

¹⁵ V této souvislosti je možné hovořit o tzv. *urban sprawlu* – rozšiřování nerezidenční zástavby v okolí dálnic, která je dopravně dostupná výhradně IAD.

¹⁶ Počty studentů pocházejí z údajů ČSÚ: Studenti VŠ podle města, ve kterém studují v akademickém roce 2018/2019 k 31. 12. 2018. Údaje zahrnují kromě studujících se státním občanstvím ČR také studující cizince.

hutnictví (Ostrava, Bohumín, Frýdek-Místek), strojírenství (Ostrava), výroba automobilů (Frýdek-Místek) a chemický průmysl (Ostrava, Bohumín, Paskov).

Strukturální problémy průmyslových odvětví se odrazily také ve změně bilance dojížděky a vyjížděky do zaměstnání, kterou lze popsat na základě údajů za celou jednotku Moravskoslezského kraje¹⁷. Základní změnou je skutečnost, že k roku 2001 byla téměř o 15 tis. osob vyšší vyjížděka za hranice kraje než dojížděka osob z jiných krajů do Moravskoslezského kraje. Obdobná záporná bilance je patrná také u školských pohybů, i přesto, že se na Ostravsku vytvořila relativně široká nabídka vysokého školství. Ve školním roce 2018/2019 v Ostravě, Havířově a Karviné studovalo cca 21,3 tis. studentů.

Nejvýznamnější přepravní proudy z ostravského metropolitního regionu lze identifikovat především do Prahy, do Brna a s odstupem do Olomouce a v rámci denní dojížděky do blízkých oblastí (Opavsko a Novojičínsko). Ve směru na Ostravsko jsou nejsilnější přepravní proudy z oblastí v rámci Moravskoslezského kraje (opět Opavsko, Novojičínsko, Krnovsko atd.), v rámci meziregionálních proudů pak především z významných moravských metropolitních regionů v rámci školské dojížděky (zejména Olomoucko).

Brněnský metropolitní region (450 tis. obyv.)

Dominantním centrem brněnského metropolitního areálu je krajské město Brno, ve kterém žije třetina obyvatel celého Jihomoravského kraje (tj. 382 tis. obyv.). Výrazně populačně menší než je centrum oblastí jsou významnější města v jeho zázemí. Jedná se zejména o Blansko (20 tis. obyv.), Kuřim (11 tis. obyv.), dále pak Tišnov, Rosice, Modřice, Šlapanice a Adamov. Všechna tato sídla však mají méně než 10 tisíc obyvatel.

Brněnská aglomerace je tradiční průmyslovou oblastí ve výhodné dopravní poloze, která je zaměřená především na zpracovatelský průmysl a stále se rozvíjející oblast služeb, mimo jiné i progresivního terciéru (např. IT firmy). Oblast se vůči celorepublikovému průměru vyznačuje nízkou mírou nezaměstnanosti a dostatkem pracovních příležitostí. Samotné Brno je v rámci České republiky významným centrem vysokého školství se 61 tis. studenty, přičemž velké množství z nich do města dojíždí z oblastí mimo Jihomoravský kraj.

Nejvýznamnější meziregionální přepravní proudy z brněnské metropolitní oblasti jsou směřovány především do Prahy, s výrazným odstupem (cca 20 % objemu proudu Brno – Praha) do Olomouce, dále Ostravy a Zlína. Ve směru do Brna se samozřejmě vyskytují nejsilnější přepravní proudy z oblastí v rámci samotného kraje, ale také východní části kraje Vysočina (Žďársko a Třebíčsko) a jižní části Pardubického (Svitavsko atd.). V rámci meziregionálních proudů pak především z významných moravských metropolitních regionů a Prahy.

Ústecký metropolitní region (500 tis. obyv.)

Metropolitní region Ústí nad Labem je výrazně polycentrický, přičemž jej lze rozdělit do dvou vzájemně propojených více se integrujících částí – ústecko-teplické a mostecko-chomutovské. Prostoru severočeské pánevní konurbace dominuje několik hlavních jader – nejvýznamnějším je krajské město Ústí nad Labem (včetně 92 tis. obyvatel), dále Teplice (50 tis. obyv. bez vztahově propojeného Dubí atd.) a Děčín (48 tis. obyv.), v jižní polovině konurbace Most (65 tis. obyv.) a Chomutov (včetně Jirkova se 68 tis. obyv.). K nim lze zařadit vedlejší jádra oblasti s významnou mikroregionální působností – Litoměřice (24 tis. obyv.), Litvínov (23 tis. obyv.), Bílina (17 tis. obyv.), Kadaň (18 tis. obyv.) a Klášterec nad Ohří (14 tis. obyv.).

Vysoká koncentrace „tradičních“ útlumových průmyslových odvětví a oblastí těžby hnědého uhlí ovlivnila současný stav území, které se podobně jako Ostravsko potýká s vysokou mírou nezaměstnanosti a nedostatkem pracovních příležitostí, z čehož plyne vyšší míra vyjíždění za prací mimo místo trvalého bydliště. Přes veškeré problémy je však ekonomická základna oblasti ze značné míry založena na tradičních odvětvích – např. chemickém (Ústí nad Labem) či sklářském (Teplice)

¹⁷ Pro ostravský metropolitní region jsou typické stejné trendy jako pro celý kraj.

průmyslu, v jižní části těžbou hnědého uhlí a energetikou. Samotné krajské město Ústí nad Labem také působí v rámci oblasti jako centrum vysokého školství se 7,5 tis. studenty.

Nejvýznamnější přepravní poptávku z oblasti lze identifikovat ve směru do pražského metropolitního regionu (jak pracující tak studenti). Sekundární přepravní proudy, které jsou výrazně nižší, lze identifikovat do Plzně (cca 10 % proudu do Prahy), Liberce a Brna, přičemž jejich motivem je dojíždění do školských zařízení.

Hradecko-pardubický metropolitní region (250 tis. obyv.)

Hradecko-pardubický metropolitní areál představuje typické dvoujaderné území, s výraznou dominancí a vysokou vztahovou provázaností obou hlavních center – Hradce Králové (93 tis. obyv.) a Pardubic (92 tis. obyv.). V rámci této oblasti lze vymezit také vedlejší jádra, která jsou centry mikroregionů, jež spádují do hlavního aglomeračního prostoru. Jedná se především o Chrudim (23 tis. obyv.) a Přelouč (10 tis. obyv.). Další sídla oblasti jsou již pod výrazným vlivem jednoho z hlavních jader a mnohem menší- všechna mají méně, než 10 tisíc obyvatel – např. Holice a Lázně Bohdaneč mají výrazný spád do Pardubic; Třebechovice pod Orebem do Hradce Králové; Slatiňany do Chrudimi a Pardubic. Mimo vymezenou metropolitní oblast jsou další větší sídla, které spádují do hlavních jader oblasti, např. Jaroměř a Chlumec nad Cidlinou do Hradce Králové.

Hradecko-pardubická aglomerace se v rámci celorepublikového srovnání vyznačuje širokou základnou ekonomických odvětví, nižší mírou nezaměstnanosti a dostatkem pracovních příležitostí, a to i přesto, že se území dotkly dopady transformujících se odvětví průmyslu. V současné době se kromě tradičních průmyslových odvětví (především chemický, elektrotechnický, potravinářský průmysl) přidávají odvětví nová, zaměřená především na terciérní a kvartérní aktivity (různé služby, obchod). Samotná krajská města Hradec Králové a Pardubice jsou centry vysokého školství s 10 tis., resp. 7 tis. studenty.

Za hlavní dálkový přepravní proud lze jednoznačně označit směr do Prahy, po kterém následuje (vzhledem k proudu do Prahy) pětina přepravní intenzita do Brna a zhruba desetina ve směru Liberec a Olomouc.

Olomoucký metropolitní region (230 tis. obyv.)

Olomoucký metropolitní region je územím, kde hlavní sídelní prostor tvoří krajské město Olomouc (101 tis. obyv.) společně s Prostějovem (43 tis. obyv.) a Přerovem (42 tis. obyv.). Mezi další mikroregionální centra se řadí Šternberk (13 tis. obyv.) a Lipník nad Bečvou (8 tis. obyv.). Již populačně menší obce jsou některé obce především na východ od hlavního jádra (Hlubočky, Velká Bystřice atd.).

Jedná se o oblast s průměrnými hodnotami výše mezd a míry nezaměstnanosti, s relativně širokou ekonomickou základnou zahrnující tradiční zemědělskou výrobu, potravinářský průmysl, oděvní průmysl, výroba strojů a zařízení atd. K tomu se samozřejmě podobně jako v celé České republice rozvíjejí terciérní aktivity, ke kterým lze mimo jiné také řadit Univerzitu Palackého v Olomouci (20 tis. studentů).

Také vzhledem k výhodné geografické i dopravní poloze vychází z oblasti několik významných přepravních proudů. Mezi denní frekvenci je možné započítat nejvýznamnější proud s centry zlínského metropolitního regionu (především s Kroměřížskem). Hlavní meziregionální přepravní proudy směřují do Prahy a do Brna (cca 2/3 objem proudu do Prahy), po nichž následuje ostravská aglomerace (cca polovina, resp. 1/3 u proudu do Prahy).

Plzeňský metropolitní region (215 tis. obyv.)

Dominantním centrem plzeňského metropolitního regionu je krajské město Plzeň, ve kterém žije téměř třetina obyvatel celého Plzeňského kraje (tj. 175 tis. obyv.). Výrazně populačně menší než centrum oblasti jsou významnější města v jeho zázemí. Jedná se zejména o Rokycany (14 tis. obyv.), které lze označit za vedlejší jádro oblasti a další sídla, která mají méně, než 10 tisíc obyvatel a výrazně spádují do Plzně – Nýřany, Dobřany, Třeboň, Starý Plzenec.

Oblast Plzeňska je v souvislosti s vlastním ekonomickým profilem spojována s tradičním potravinářským, strojírenským průmyslem (Škoda), průmyslem keramických hmot v Chlumčanech atd.,

a nově se na průmyslových zónách, s podporou zahraničních investorů, rozvíjejícím elektrotechnickým průmyslem. Krajské město Plzeň je také centrem vysokého školství v oblasti (12,5 tis. studentů).

Hlavní meziregionální přepravní poptávka z Plzně je jednoznačně orientována na Prahu, dále na České Budějovice a Brno (cca 5 % proudu do Prahy; především školská dojíždka). V rámci kraje jsou rovněž významné vztahy s dalšími centry rámci denní dojíždky – Stříbro, Domažlice, Klatovy.

Zlínský metropolitní region (180 tis. obyv.)

Hlavní jádro oblasti je uvažováno v rozsahu aglomerace Zlína (74 tis. obyv.) a Otrokovice (18 tis. obyv.). Další významná města se nacházejí v zázemí aglomerace, přičemž jejich populační velikost je daleko nižší než velikost jádra a žádné z nich nedosahuje hranice 10 tisíc obyvatel – Napajedla, Vizovice, Fryšták. V severozápadní části regionu plní funkci jádra Kroměříž (28 tis. obyv.), vztahově provázaný s Holešovem (11,5 tis. obyv.) a dalšími středisky menší velikosti – Hulínem a Chropyní.

Zlín v minulosti představoval silnou ekonomickou oblast s dominancí velkých průmyslových podniků. Od poloviny 90. let se však potýká s útlumem dříve prosperujících odvětví (výroba obuvi, strojírenství), které v současnosti reprezentuje především chemický a gumárenský průmysl (Otrokovice, Napajedla, Chropyně). V souvislosti s krajskou funkcí Zlína se začaly rozvíjet spíše terciární aktivity (služby, obchod), které reprezentuje také Univerzita Tomáše Bati s cca 7,5 tis. studenty.

Hlavní meziregionální přepravní poptávka ze zlínského metropolitního regionu je orientována na Prahu, poté následuje směr do Brna (zhruba 2/3 proudu do Prahy), a již s vyšším odstupem do olomoucké a ostravské metropolitní oblasti. Z hlediska denní frekvence dojíždění jsou významné vazby s uherskohradištskou aglomerací a jižní částí olomouckého regionu (Přerovskem).

Liberecký metropolitní region (175 tis. obyv.)

Jádrem libereckého metropolitního regionu je sídelní aglomerace krajského města Liberce (104 tis. obyv.) a Jablonce nad Nisou (45 tis. obyv.). Další významná centra se nacházejí především v západovýchodním směru oblasti – Chrastava (6 tis. obyv.) a Hrádek nad Nisou (8 tis. obyv.) západně od jádra oblasti a Tanvald (včetně Desné 9 tis. obyv.) a jeho okolí na východ od Liberce.

Ekonomická základna oblasti již není orientována na textilní průmysl jako v minulosti. Vyznačuje se širokou diverzifikací, z níž vyčnívá především automobilový, plastikářský průmysl (Liberec) a průmysl skla, keramiky a porcelánu (Jablonec n.N.). Důležitou složkou hospodářského rozvoje oblasti je cestovní ruch, který je možné vzhledem k výhodné geografické poloze provozovat téměř celoročně (především však v letní a zimní sezóně). Turistická atraktivita poté ovlivňuje zvýšenou přepravní poptávku v hlavních sezónách, která se soustřeďuje zejména v urbanizačních oblastech severních a východních Čech a především v Praze¹⁸. Vyzdvihnout je nutné také rychle se rozvíjející Technickou univerzitu v Liberci s 6 tis. studenty.

Za hlavní meziregionální přepravní vazbu lze jednoznačně označit směr do Prahy, po kterém následuje (vzhledem k proudu do Prahy) pětina přepravní intenzity do Mladé Boleslavi, dále do ústecké, hradecko-pardubické a brněnské oblasti (vesměs dojíždka do vysokých škol). V rámci kraje jsou rovněž patrné vztahy s Českou Lípou a Turnovem.

Karlovarský metropolitní region (140 tis. obyv.)

Jádrem karlovarského metropolitního regionu je aglomerace krajského města Karlových Varů (48 tis. obyv.), vedle kterého lze vymezit také vedlejší jádra – Sokolov (23 tis. obyv.), Ostrov (16 tis. obyv.) a Chodov (13 tis. obyv.) atd. Z hlediska ekonomického profilu lze oblast rozdělit na dvě části – severní a jižní. Severní část tvoří Karlovy Vary se zázemím a oblast Ostrova. Zejména pro krajské město je z hlediska odvětvové struktury hospodářství typický kromě tradičních oborů (např. výroba porcelánu) vysoký podíl služeb souvisejících s místním lázeňstvím a cestovním ruchem (nejen v Karlových Varech, ale např. také v Lokti). Jižní část oblasti je z významných sídel tvořena Sokolovem a Chodovem. Jedná se o vysoce industrializované území zaměřené na těžbu a energetiku, ve kterém v posledních letech

¹⁸ Významnou část víkendového (zejména pátek a neděle) přepravního proudu mohou tvořit cesty do tzv. objektů druhého bydlení (chaty a chalupy), jejichž zdroj je ve většině případů v silně urbanizovaných městských oblastech.

proběhly mimořádné strukturální změny, jejichž dopadem byla např. vysoká míra nezaměstnanosti proti průměru České republiky.

Hlavní přepravní poptávka z oblasti je orientována na Prahu, poté následuje směr do sousedních regionů – plzeňské (zhruba 1/3 proudu do Prahy) a chebské aglomerace. Minoritní jsou poté proudy do dalších oblastí, které souvisejí především se školní dojížděnkou (především do Ústí nad Labem, Českých Budějovic a Brna).

Českobudějovický metropolitní region (115 tis. obyv.)

Dominantním centrem českobudějovického metropolitního regionu je krajské město České Budějovice (94 tis. obyv.). Výrazně populačně menší než centrum oblasti jsou významnější sídla v zázemí, z nichž všechna mají méně než 10 tisíc obyvatel – Hluboká, Lišov, popřípadě Zliv.

Samotné centrum oblasti a jeho zázemí má poměrně širokou ekonomickou základnu s různými odvětvími zpracovatelského průmyslu (potravinářský, dřevozpracující, papírenský ad.) a terciárními aktivitami (např. 6 ústavů AV ČR, Jihočeská univerzita – 12 tis. studentů). Mezi ně lze zařadit také cestovní ruch, který je výrazně spojen s přilehlými oblastmi – Českým Krumlovem, oblastí Třeboňska a Lipenska (dominance letní sezóny).

Za hlavní dálkový přepravní proud lze jednoznačně označit vazbu s Prahou, po které následuje proud do Brna a Plzně (zhruba 15 % objemu proudu do Prahy). V rámci krajských vztahů dominuje spojení s Tábořem.

1.3.2 Ostatní „nemetropolitní“ regiony

Mladoboleslavský region (75 tis. obyv.)

Hlavním centrem oblasti je Mladá Boleslav (44 tis. obyv.), která má vzhledem ke své výjimečné pracovní funkci výraznou spádovou oblast. Do té lze zařadit Mnichovo Hradiště, Benátky nad Jizerou, Bělou pod Bezdězem a Bakov nad Jizerou, která mají všechna pod 10 tisíc obyvatel, významnější spádovost však vykazují i vzdálenější oblasti, kde se tento region překrývá s pražskou metropolitní oblastí.

Ekonomická struktura oblasti je založena na automobilovém závodu Škoda Auto (cca 30 tis. zaměstnanců) a dalších navazujících výrobních. Mladá Boleslav si vzhledem ke svému ekonomickému potenciálu vytváří širokou spádovou pracovní oblast, zabírající celou severovýchodní část Středočeského kraje a jižní část kraje Libereckého..

Z hlediska poptávky po dopravě je zřejmá největší intenzita směrových proudů z mladoboleslavské urbanizační oblasti do pražského metropolitního areálu a v menší míře také do liberecké urbanizační oblasti.

Vsetínsko-Valašskomeziříčský region (80 tis. obyv.)

Vsetínsko-meziříčská urbanizační oblast představuje území se dvěma hlavními jádry – Vsetínem (26 tis. obyv.) a Valašským Meziříčím (22 tis. obyv.). Kromě dvou hlavních jader je obyvatelstvo výrazně koncentrováno zejména v údolí Rožnovské Bečvy (v ose Valašské Meziříčí – Zubří – Rožnov pod Radhoštěm). Jedná se především o Rožnov pod Radhoštěm (16 tis. obyv.) a Zubří (5,5 tis. obyv.).

Ekonomická základna oblasti je založena především na tradičních průmyslových odvětvích – zejména na chemickém (Valašské Meziříčí, Zubří), elektrotechnickém (Valašské Meziříčí, Rožnov p. R.) a strojírenském průmyslu (Vsetín). K charakteristice oblasti je nutno připočítat také potenciál cestovního ruchu, který je reprezentovaný zejména Moravskoslezskými Beskydmi a Javorníky či jinými atraktivitami (např. Valašské muzeum v přírodě Rožnov p. R.).

Hlavní meziregionální přepravní poptávka z urbanizační oblasti je orientována na Prahu, Brno, Ostravu a Olomouc (pořadí odpovídá intenzitě a významu). Přepravní vazby s vyšší denní frekvencí lze identifikovat mezi Valašskomeziříčskem, Hranickem a Novojičínskem; Rožnovskem a Frenštátskem; Vsetínem a Zlínskem.

Opavský region (75 tis. obyv.)

Dominantním centrem oblasti, která je v některých případech zařazována k ostravskému metropolitnímu areálu, je statutární město Opava (56 tis. obyv.). Další významnější sídla, která však mají méně než 10 tisíc obyvatel, se nacházejí v blízkosti Opavy. Jedná se o Kravaře a Hradec nad Moravicí.

Opava a její blízké zázemí se vyznačují relativně širokou ekonomickou základnou, která se opírá o zpracovatelský průmysl (chemický, farmaceutický, potravinářský ad.) a vzhledem ke své regionální působnosti také o služby. Tu zastupuje, z hlediska přepravních vztahů relativně důležitá, tamní Slezská univerzita se 4 tis. studenty.

Z hlediska poptávky po dopravě je zřejmá největší intenzita denních směrových proudů z Opavy do sousedních oblastí Ostravska a v menší míře také Krnovska. Hlavní přepravní proudy nedenní frekvence v meziregionálním spojení z Opavy lze identifikovat do Prahy, Brna a Olomouce (pořadí odpovídá intenzitě a významu).

Novojičínský region (75 tis. obyv.)

Oblast z jihu navazuje na ostravský metropolitní areál. Jedná se o území se dvěma hlavními jádry – Novým Jičínem (23 tis. obyv.) a Kopřivnicí (22 tis. obyv.). Ve východní části oblasti lze identifikovat vedlejší jádro s mikroregionální působností – Frenštát pod Radhoštěm (10,5 tis. obyv.), v severní části další významné sídlo – Příbor (8,5 tis. obyv.).

Odvětvová struktura hospodářství oblasti je založena především na zpracovatelském průmyslu – potravinářském, oděvním (Nový Jičín) a automobilovém průmyslu (Nový Jičín, Kopřivnice). Východ oblasti (Frenštátsko) je vzhledem k výhodné geografické poloze (blízkost masivu Moravskoslezských Beskyd) hlavní atraktivitou cestovního ruchu v oblasti.

Hlavní přepravní poptávka z oblasti je orientována na sousední oblasti Ostravska, Valašskomeziříčska a Rožnovska (zejména silná vazba Rožnov pod Radhoštěm – Frenštát pod Radhoštěm), přičemž frekvence proudu je často denní. V rámci meziregionálních směrů lze přepravní poptávku identifikovat především do Prahy a Brna, v menší míře do Olomouce.

Uherskohradištský region (65 tis. obyv.)

Hlavní jádro oblasti tvoří Uherské Hradiště s přilehlým Starým městem a Kunovicemi (dohromady 37 tis. obyv.), které je doplněno vedlejším centrem – Uherským Brodem (16,5 tis. obyv.) na východě oblasti. V území ohraničeném uvedenými centry se nadto nachází řada sídel s vyšším počtem obyvatel (3 tis. a více). Jedná se např. o Hluk, Vlčnov, Nivnici atd.

Oblast se vyznačuje relativně širokou ekonomickou základnou, přes zemědělské aktivity, odvětví zpracovatelského průmyslu – strojírenský, zbrojařský či potravinářský až k terciérním aktivitám. Mezi ně lze zařadit také služby, které jsou navázány na atraktivitu cestovního ruchu (např. Buchlovice, Buchlov či nedaleké lázně Luhačovice).

Z hlediska poptávky po přepravě je největší intenzita směrových proudů do zlínského metropolitního regionu (i denní frekvence), v menší míře také do Prahy a Brna.

Kolínský region (65 tis. obyv.)

Oblast představuje území dvou jader – Kolína (32 tis. obyv.) a Kutné Hory (21 tis. obyv.), z jihu doplněných Čáslaví (10 tis. obyv.). V některých případech je jako součást oblasti uváděno také pokračování přirozené osy Poděbrady – Nymburk.

Oblast je z hlediska odvětvové struktury hospodářství relativně diverzifikovaná, s různými obory – např. potravinářský průmysl v Kutné Hoře, výroba automobilů v Kolíně. Doplněkem je také oblast služeb – např. atraktivita cestovního ruchu (Kutná Hora).

Oblast je vzhledem ke své geografické poloze a možnostem dopravní infrastruktury výrazně orientovaná na Prahu (často s denní frekvencí dojížděky). Další přepravní proudy, avšak výrazně nižší intenzity, lze identifikovat ve směru do hradecko-pardubické aglomerace a dále pak do mladoboleslavské a brněnské aglomerační oblasti.

Jihlavský region (55 tis. obyv.)

Jádrem oblasti je Jihlava (necelých 51 tis. obyv.), v jejichž zázemí není žádné významné aglomerované sídlo. Nosným odvětvím hospodářství oblasti je průmysl strojírenský, podíl má také potravinářský průmysl. Významný podíl patří také terciérním aktivitám, které často souvisejí s krajským statutem města, ale také např. se školskými zařízeními.

V poptávce po meziregionální přepravě z oblasti jasně dominuje směr do Prahy, poté směr do Brna (cca polovina intenzity proudu do Prahy) a s výrazným odstupem pak proudy převážně motivované dojížděnkou do vysokých škol (České Budějovice, Hradec Králové+Pardubice, Olomouc). Převážnou poptávku s převážně denní frekvencí je pak možné identifikovat s ostatními městy kraje Vysočina, především s Havlíčkovým Brodem.

Českolipský region (65 tis. obyv.)

Hlavním jádrem oblasti je Česká Lípa (37 tis. obyv.). K tomu je obyvatelstvo také koncentrováno v severní části oblasti v ose Kamenický Šenov (4 tis. obyv.) – Nový Bor (11,5 tis. obyv.) – Cvikov (4,5 tis. obyv.). Východně leží města Mimoň (6,4 tis. obyv.) a Zákupy (2,9 tis. obyv.). Českolipsko se řadí mezi oblasti s tradičně rozvinutým zpracovatelským průmyslem, přičemž mezi nejvýznamnější patří sklářská výroba a dále se rozvíjející strojírenské výroby zaměřené na automobilové díly a doplňky (Česká Lípa). Významným zaměstnavatelem v regionu je rovněž výrobce železničních kolejových vozidel Bombardier Transportation (Česká Lípa).

Hlavní meziregionální přepravní poptávka z urbanizační oblasti je orientována na Prahu, Liberec, východní část Ústeckého metropolitního regionu – Děčínsko, Mladou Boleslav a aglomeraci Rumburk-Varnsdorf, přičemž u posledních tří vazeb se často jedná o proces s denní frekvencí.

Šumperský region (60 tis. obyv.)

Hlavní prostor koncentrace obyvatel se nachází v ose Zábřeh (13,5 tis. obyv.) – Postřelmov (3 tis. obyv.) – Bludov (3 tis. obyv.) – Šumperk (25,5 tis. obyv.) – Rapotín (3 tis. obyv.), přičemž hlavní střediskovou funkci oblasti plní Šumperk.

Ekonomická základna oblasti je relativně široká, s vyšším podílem zpracovatelského průmyslu (kovovýroba, strojírenství, výroba elektrických strojů, dopravních prostředků ad.). Oblast je také vzhledem ke své „vstupní“ poloze do Jeseníků významná z hlediska cestovního ruchu a dalších návazných aktivit (ubytovací služby, lázeňství ve Velkých Losínách atd.).

Táborský region (55 tis. obyv.)

Jádrem oblasti, která se vyznačuje relativně širokou ekonomickou základnou je aglomerace Tábora (34 tis. obyv.), Sezimova Ústí (7 tis. obyv.) a Plané nad Lužnicí (4 tis. obyv.). Hlavní meziregionální přepravní poptávka z urbanizační oblasti je orientována do Prahy, v daleko nižší intenzitě do Plzně a Brna (dojížděnkou do vysokých škol – cca 10 % intenzity proudu do Prahy). Převážnou vazbu s vyšším zastoupením denní frekvence lze identifikovat s českobudějovickým metropolitním regionem.

Náchodský region (55 tis. obyv.)

Hlavním jádrem oblasti je Náchod (20 tis. obyvatel), který v oblasti doplňují relativně rovnocenná města – Nové Město nad Metují (9,5 tis. obyv.), Červený Kostelec (8,5 tis. obyv.) a Hronov (6 tis. obyv.). Oblast se vyznačuje relativně širokou ekonomickou základnou, včetně potenciálu cestovního ruchu.

Za hlavní přepravní proudy z oblasti lze označit proud do hradecko-pardubické aglomerace a do sousedního Trutnova, který má většinou charakter denní frekvence. V poptávce po meziregionální přepravě z oblasti jasně dominuje směr do Prahy, s výrazným odstupem následuje směr do Brna a Liberce.

1.4 Hodnocení přepravních vztahů mezi metropolitními regiony a významnými aglomeracemi v České republice

Nejintenzivnější přepravní proudy se v České republice vyskytují v rámci jednotlivých vztahů center v metropolitních regionech, kde existuje výrazná denní dojížděnkou do hlavního/vedlejšího jádra oblasti.

Za absolutně nejvyšší proudy v rámci České republiky lze označit dva výrazně se vymykající zbytku. Jedná se o dojížděkový proud z Kladna do Prahy a proud z Havířova do Ostravy. Velmi zjednodušeně lze uvést, že nejsilnější mezistřediskové proudy se v České republice vyskytují v pražském metropolitním areálu ve směru do Prahy (např. z Kladna, Říčany, Milovic, Brandýsa nad Labem-Staré Boleslavi, Neratovic, Kralup nad Vltavou atd.), v ústeckém metropolitním regionu (z Jirkova do Chomutova, z Litvínova do Mostu, z Krupky do Teplic atd.), v ostravském metropolitním areálu (z Havířova do Ostravy, z Frýdku-Místku do Ostravy, z Havířova do Karviné atd.), v brněnském metropolitním areálu (z Blanska, Šlapanic a Kuřimi do Brna) a také v rámci metropolitních regionů se dvěma jádry, které jsou významně vztahově provázány (především Zlín – Otrokovice, Liberec – Jablonec nad Nisou, Pardubice – Hradec Králové atd.). Zabezpečení uvedených přepravních proudů je vzhledem k jejich charakteru především úkolem příměstské, popř. regionální dopravy, přičemž dálková a meziregionální doprava v těchto relacích plní obslužnou funkci pouze doplňkově.

Pro základní hodnocení intenzity a směřování dálkových přepravních proudů byla provedena hrubá analýza dojížděkových vazeb mezi vymezenými metropolitními regiony, která je interpretována v následujících podkapitolách v rozdělení na denní a celkovou („nedenní“) frekvenci.

1.4.1 Hlavní dálkové a nadregionální přepravní vztahy – denní frekvence

Nejvýznamnější denní vztahy v dálkové a meziregionální dopravě se vyskytují především mezi sousedícími metropolitními regiony, jejichž vzájemná poloha v dopravních sítích a nabídka veřejné dopravy umožňuje dojíždění v cca hodinové časové dostupnosti. V Čechách jasně dominují nejintenzivnější proudy směřující radiálně do Prahy. Především se jedná o vazby s kolínským a mladoboleslavským regionem, v menší míře pak s hradecko-pardubickou aglomerací (především Pardubice), ústeckou metropolitní oblastí (zejména Litoměřice a Lovosice) a plzeňským metropolitním regionem (Rokycany), atd. V rámci Česka lze další významné meziregionální přepravní proudy identifikovat především mezi částmi vybraných metropolitních regionů, hlavně v Podkrušnohoří a dále ve směru Česká Lípa (např. Ostrov – Kadaň, Děčín – Česká Lípa), ve směru Mladá Boleslav (z Českolipska, Kolínska, Liberecka), do hradecko-pardubické aglomerace (z Náchodska, Kolínska) a u vazby České Budějovice – Tábor.

Na Moravě a ve Slezsku nelze identifikovat hlavní směr denních meziregionálních vztahů tak jak je tomu v Čechách v případě Prahy. Nejintenzivnější denní přepravní proudy se vyskytují převážně v blízkosti aglomeračních prostor všech krajských měst. Jedná se především o vazby ostravského metropolitního regionu se sousedním Opavskem a Novojičínskem, Valašskomeziříčskem a Novojičínskem, Šumperskem a Olomouckem, a dále vazby v ose Novojičínsko – Olomoucko – Přerovsko – Zlínsko – Uherskohradištsko. V případě brněnské aglomerace jsou charakteristické radiální vazby z regionálních center (Břeclav, Hodonín, Vyškov, Boskovice), popřípadě i z oblastí mimo Jihomoravský kraj (Žďársko, Třebíčsko).

1.4.2 Hlavní dálkové a nadregionální přepravní vztahy – celkové

Nejvýznamnější meziregionální přepravní proudy se v České republice vyskytují mezi metropolitními regiony, kdy v zásadě platí, že rozhodujícím faktorem dojížděky není časová dostupnost (jako u denní dojížděky), ale význam cílového střediska. Z hlediska diferenciací v rámci Česka lze jednoznačně identifikovat nejsilnější proudy do metropolitních regionů Prahy a Brna, s odstupem do dalších krajských měst. Zdroje dojížděky jsou přitom opět nejvýznamnější metropolitní regiony krajských měst, Ostravsko a oblast Podkrušnohoří. Charakteristickým znakem nedenních dojížděkových proudů je významný podíl studentů a učňů, který v mnoha případech překračuje hranici 50 %. Především je tomu tak u dojížděky do Brna (např. Praha – Brno, Ostrava – Brno, Olomouc – Brno, Zlín – Brno atd.) vzhledem k široké nabídce vysokých škol. Naopak na celkovém proudu do Prahy se ve většině případů významně podílí dojížděka za prací.

Kromě analýzy relativně aktuálních demografických dat je pro potřeby dopravního plánování též zajímavý pohled na vývoj meziregionálních přepravních proudů v čase. Vzhledem k tomu, že nejdominantnějším přepravním proudem zůstává dojížděka do zaměstnání, byly v tabulce níže porovnány intenzity této dojížděky na základě posledních dvou po sobě následujících sčítání lidu, domů

a bytů (SLDB). Z dostupných dat jednoznačně vyplývá trend, kdy výrazným způsobem klesá dojíždka do zaměstnání na dlouhé vzdálenosti, stoupá naopak význam této dojíždky na vzdálenosti střední, cca na vzdálenost 100 km. V Čechách tak narůstá význam Prahy, přičemž je zcela zřejmé, že intenzita nárůstu dojíždky do zaměstnání je závislá na kvalitě dopravního spojení. Na Moravě dosahuje obdobný vliv Brna zhruba do Olomouckého kraje, zatímco vyjíždka za prací z Moravskoslezského kraje spíše klesá- to je ale dáno i klesajícím počtem obyvatel jednotlivých měst v tomto kraji.

Tab. 1: Směrové dálkové proudy dojíždky nad 500 osob v časovém porovnání

Okres vyjíždky	Okres dojíždky	do zaměstnání v roce 2011	do zaměstnání v roce 2001	rozdíl mezi léty 2001 a 2011 (%)
Brno	Praha	1089	1925	56,6
Ostrava	Praha	743	1666	44,6
Plzeň	Praha	1455	1502	96,9
Pardubice	Praha	1378	1070	128,8
Hradec Králové	Praha	1201	1021	117,6
Liberec	Praha	1066	960	111,0
České Budějovice	Praha	899	760	118,3
Ústí nad Labem	Praha	997	933	106,9
Tábor	Praha	1378	804	171,4
Karlovy Vary	Praha	528	568	93,0
Praha	Brno	332	410	81,0
Ostrava	Brno	196	392	50,0
Olomouc	Praha	783	706	110,9
Most	Praha	921	671	137,3
Zlín	Praha	660	535	123,4
Mladá Boleslav	Praha	2057	626	328,6
Písek	Praha	814	583	139,6
Chomutov	Praha	952	584	163,0
Praha	Plzeň	346	346	100,0
Jihlava	Praha	543	470	115,5
Louny	Praha	1694	581	291,6
Jablonec nad Nisou	Praha	583	386	151,0
Karviná	Praha	712	566	125,8
Teplice	Praha	806	491	164,2
Olomouc	Brno	532	284	187,3
Havlíčkův Brod	Praha	930	445	209,0
Třebíč	Praha	505	360	140,3
Louny	Praha	1694	472	358,9
Frýdek-Místek	Praha	539	395	136,5
Prostějov	Brno	622	283	219,8
Zlín	Brno	415	183	226,8
Přerov	Praha	409	388	105,4
Opava	Praha	407	403	101,0
Trutnov	Praha	622	298	208,7
Strakonice	Praha	530	318	166,7
Žďár nad Sázavou	Praha	545	316	172,5

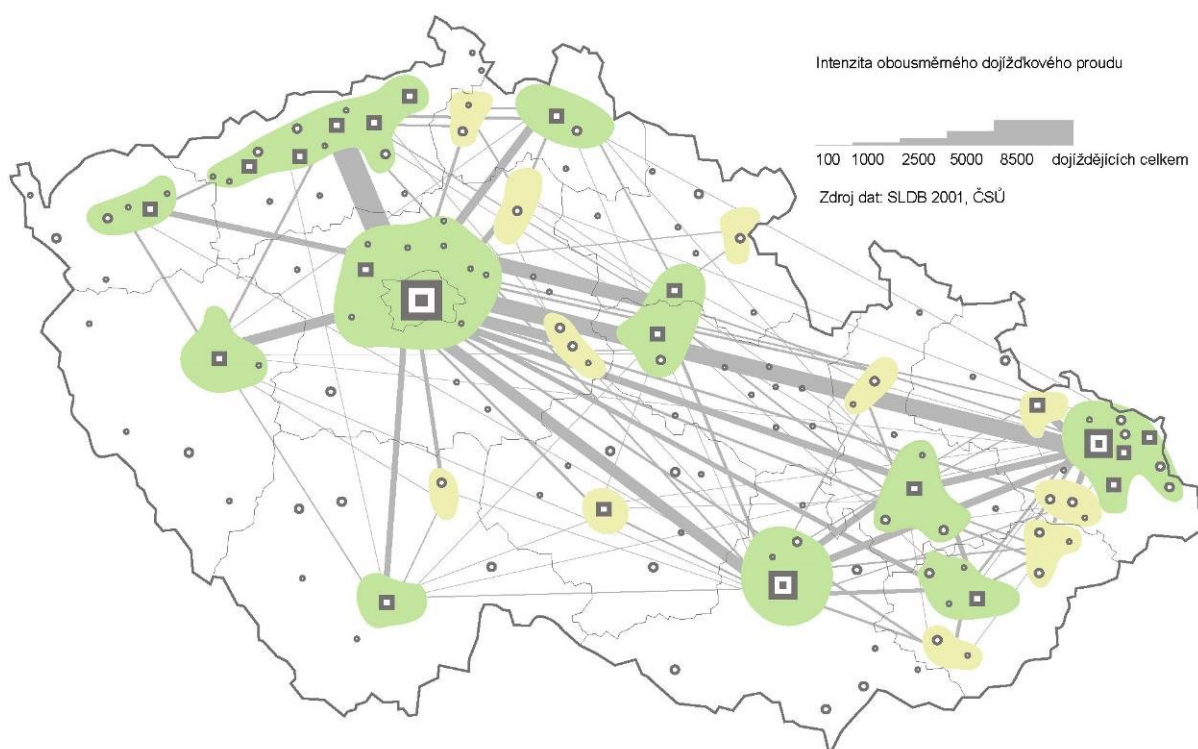
Zdroj: SLDB 2001 a 2011, ČSÚ (data z SLDB 2021 v době zpracování nejsou k dispozici)

Pro bližší hodnocení dojíždkových vztahů byla v rámci vymezených metropolitních a ostatních regionů provedena základní analýza, do které vstupovala všechna sídla metropolitních regionů, v nichž žije více než 10 tisíc obyvatel. Toto zjednodušení mohlo dílčím způsobem omezit význam některých menších regionů, které jsou složeny z více menších center (např. Náchodsko, Uherskohradištsko). Vzhledem k rozsahu dodatečných výpočtů však byla tato skutečnost zanedbána, přičemž nepředpokládáme zásadní

dopady na získané výsledky. Mezi vybranými sídly pak byla zjištěna intenzita dojížděkového proudu v obou směrech, která byla následně vztažena k dalším proudům z/do metropolitního regionu. Tímto způsobem byly zjištěny hlavní přepravní vztahy mezi metropolitními regiony, které jsou patrné z obr. 2.

Na základě získaných výsledků se ukázalo, že za hlavní přepravní proudy v rámci České republiky lze označit vazbu pražského metropolitního regionu s ústeckým, ostravským, hradecko-pardubickým a brněnským metropolitním regionem s mírným odstupem následují další radiální vztahy do pražského metropolitního regionu – z plzeňské, kolínské a liberecké aglomerace. Výraznou dominanci Prahy dokládá skutečnost, že zbylé dojížděkové proudy vyjma radiálních do Prahy jsou řádově odlišné, především se jedná o tangenciální vztahy sousedních metropolitních regionů – ústeckého s libereckým, českolipským, plzeňským, karlovarským; libereckého s mladoboleslavským a českolipským, atd.

Obr. 2: Dojížděkové vztahy mezi metropolitními regiony v České republice (nad 100 dojíždějících)



Jinak je tomu na Moravě a ve Slezsku, kde nejsou rozdíly mezi jednotlivými proudy tak významné. Hlavní proudy jsou mezi největšími aglomeracemi – Brněnskou a Ostravskou, Ostravskou a Olomouckou, případně Brněnskou a Olomouckou. Významné proudy jsou rovněž v rámci sousedních regionů severní Moravy s převládajícím regionálním charakterem vztahů – ostravský metropolitní region s opavským a novojičínským. S menším odstupem následují vazby se zlínským metropolitním regionem a olomouckým, brněnským a sousedním uherskohradištským.

Hodnocení prokázalo, že hlavní přepravní proudy v České republice lze identifikovat především v radiálním směru do Prahy a v ose Praha – Hradec Králové/Pardubice – Olomouc – Ostravsko/ střední Morava a Praha – Brno. Na Moravě a ve Slezsku tvoří základní kostru přepravní poptávky osa Brno – Olomoucko a Přerovsko – Ostravsko. Řádově nižší intenzita přepravních vztahů je u spojnic tangenciálního charakteru v Čechách. Na Moravě jsou tyto hodnoty vyšší, avšak vzhledem k územní koncentraci a vzájemné blízkosti se jedná často o vztahy ve větší míře regionálního než meziregionálního charakteru.

Dokreslit tento stav s využitím aktuálních statistických zdrojů není při absenci obdobných výstupů ze SLDB 2021 v potřebném detailu možné. S využitím statistických dat Ročenky dopravy lze však získat hrubé obrysy o výjezdu cestujících mezi regiony s využitím železniční dopravy. Zhodnocení dat z posledního období 2015 až 2019 potvrzuje existenci výše zmíněných silných vazeb i obecný trend

růstu přepravní poptávky, jak blíže popisuje následující přehled vyjížděky ve vybraných mezikrajských relacích.

Tab. 2: Srovnání mezikrajské vyjížděky po železnici (tis. osob)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	průměr meziročních rozdílů v období 2015-19
Z kraje	Do Prahy						
Jihočeský kraj	461,40	520,20	673,85	764,03	1 091,70	570,37	157,58
Jihomoravský kraj	542,91	654,66	833,45	1 131,77	1 181,04	708,19	159,53
Karlovarský kraj	112,31	121,95	131,09	148,85	181,89	126,73	17,40
Kraj Vysočina	209,87	216,98	245,01	277,15	310,00	202,99	25,03
Královéhradecký k.	375,72	386,40	463,16	548,32	589,42	371,09	53,42
Liberecký kraj	66,68	70,51	80,77	83,29	83,84	72,47	4,29
Moravskoslezský k.	1 035,69	1 117,13	1 170,02	1 204,64	1 263,70	672,76	57,00
Olomoucký kraj	977,57	1 088,25	1 179,23	1 198,26	1 243,13	684,21	66,39
Pardubický kraj	983,95	1 030,34	1 126,51	1 247,81	1 378,25	787,11	98,58
Plzeňský kraj	498,15	553,39	585,16	713,84	889,60	550,89	97,86
Středočeský kraj	13 973,21	14 043,50	14 655,27	15 041,14	14 348,44	8 855,98	93,81
Ústecký kraj	805,96	949,68	875,37	941,19	974,03	585,22	42,02
Zlínský kraj	255,97	288,22	324,27	357,15	448,13	288,19	48,04
Z kraje	Do Jihomoravského kraje						
Hl.m. Praha	547,67	644,735	840,393	1 095,483	1 176,896	703,094	157,31
Kraj Vysočina	497,95	487,77	488,648	554,1	554,21	325,67	14,07
Moravskoslezský k.	453,1	453,77	442,444	464,55	469,76	309,094	4,16
Olomoucký kraj	470,01	460,03	441,794	468,38	453,435	347,691	-4,14
Pardubický kraj	370,15	375,879	410,926	467,527	498,129	294,38	31,99
Zlínský kraj	598,28	612,495	616,126	648,34	636,19	209,861	9,48
Z kraje	Do Moravskoslezského kraje						
Hl.m. Praha	1 037,616	1 086,676	1 170,446	1 222,582	1 258,364	666,571	55,19
Jihomoravský kraj	441,95	445,87	443,535	465,9	459,65	307,602	4,43
Olomoucký kraj	688,691	681,378	680,406	715,385	772,118	488,494	20,86
Pardubický kraj	120,148	116,549	129,082	137,097	142,553	87,242	5,60
Zlínský kraj	229,23	215,02	207,68	223,31	243,093	124,931	3,47

Zdroj: Ročenka dopravy 2020

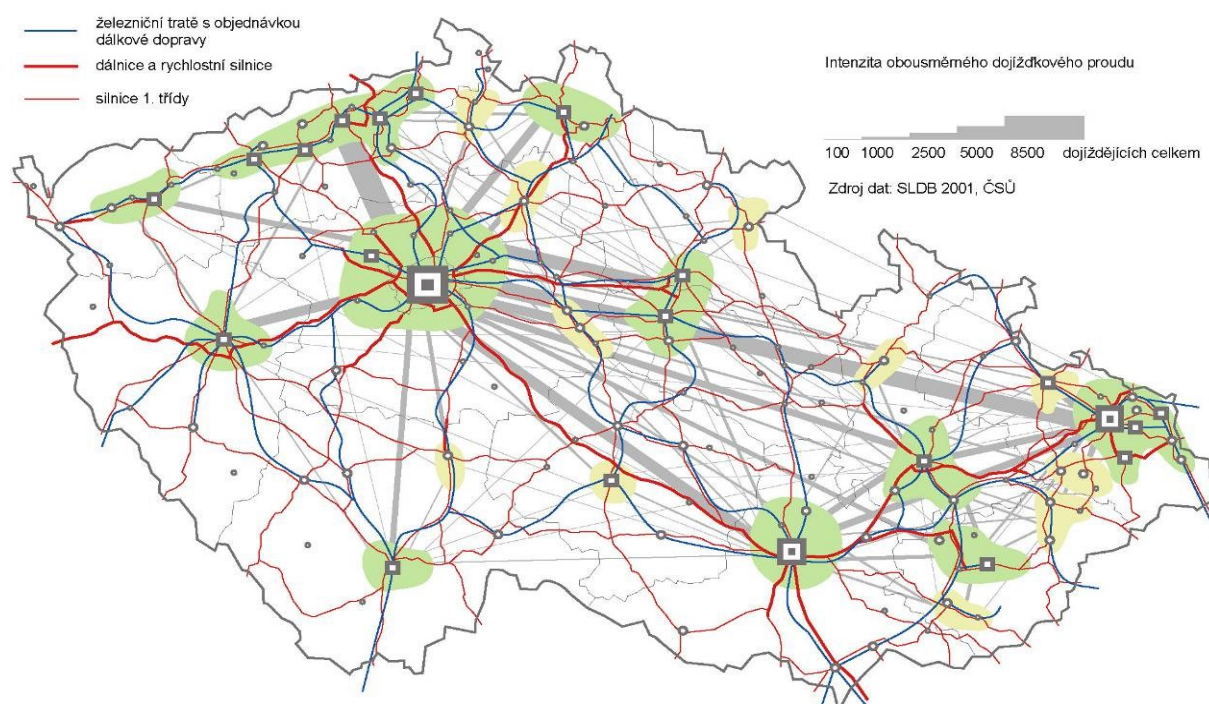
1.5 Možnosti dopravní infrastruktury při zabezpečování přepravních vztahů mezi metropolitními regiony v České republice

Způsob zabezpečení poptávky po přepravě mezi metropolitními regiony vychází z možností a limitů stávající dopravní infrastruktury. Je zřejmé, že kvalita dopravní obsluhy a dopravní dostupnosti jednotlivých sídel/oblastí je výrazně ovlivněna jejich polohou v dopravní síti, která především v případě železničních tratí vychází z potřeb v době jejich vzniku nikoliv ze současného významu center. Tato skutečnost způsobuje, že řada významných středisek nedisponuje kvalitním napojením na hlavní centra osídlení, naopak některá menší střediska lokalizovaná na významném dopravním koridoru mají dopravní polohu výrazně lepší, než jim určuje jejich regionální význam.

Zatímco v případě silniční sítě je většina potřebných spojení s výjimkou některých dílčích propojení stávajících komunikací, především paralelní západovýchodní trasy Hradec Králové – Svitavy – Mohelnice, již dobudována nebo krátce před dokončením, v případě železniční sítě jsou v současnosti dokončovány radiální spojení do Prahy z Plzně a Českých Budějovic. Z hlediska stávající konfigurace železniční sítě a časové nekonkurenceschopnosti vůči silniční dopravě nelze efektivně zajistit spojení Praha – Liberec, Praha – Jihlava, Praha – Karlovy Vary, popřípadě Praha – Znojmo, které jsou primárně zajišťovány veřejnou linkovou dopravou. Konkurenceschopné jsou naopak vybrané relace, ve kterých není silniční síť přizpůsobena aktuálním potřebám, především právě spojení severu Moravy s pražským a hradecko-pardubickým metropolitním regionem.

Ministerstvo dopravy proto z pozice objednatele veřejných služeb v dálkové železniční dopravě dlouhodobě podporuje projekty rozvoje železniční infrastruktury. V rámci jejich opatření uplatňuje takové požadavky, které umožní zajistit potřebný rozsah dálkové dopravy. Kromě staveb modernizace hlavních koridorů a dalších páteřních tratí jde také o stavby menšího rozsahu napříč celou sítí, které přispívají k dosažení a stabilizaci potřebných cílových stavů provozních konceptů. V současnosti rovněž probíhá příprava výstavby vysokorychlostních tratí, prostřednictvím kterých sleduje Ministerstvo dopravy jako objednatel dálkové dopravy posílení pozice železniční dopravy v existujících vztazích a také doplnění nabídky v relacích, kde je současná nabídka nedostatečná.

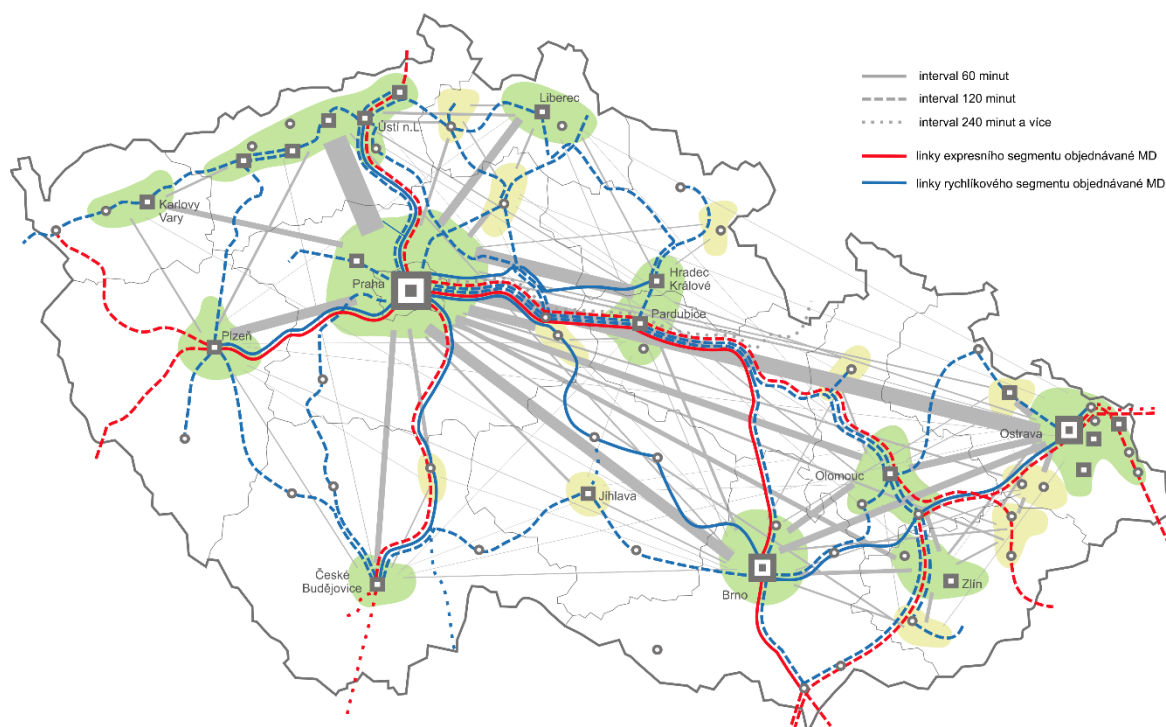
Obr. 3: Dopravní infrastruktura a dojížděková vztahy mezi metropolitními regiony v České republice



1.6 Doporučená pravidla pro objednávku dálkové a nadregionální dopravy

Na základě předchozích informací lze vymezit relace, u nichž reálná poptávka po přepravě a kvalita drážní infrastruktury umožňuje efektivně zabezpečovat spojení dálkovou a nadregionální železniční osobní dopravou. Vzhledem k odlišnému přepravnímu potenciálu jednotlivých směrů jsou jednotlivé relace segmentovány do tří hlavních skupin v souladu se stávající koncepcí vlaků celostátní dopravy objednávaných Ministerstvem dopravy, tj. dvousegmentová hodinová obsluha, jednosegmentová hodinová obsluha a jednosegmentová dvouhodinová obsluha (interakce mezi dojížděkovými proudy a stávajícími linkami dálkové dopravy je patrná z obr. 5.).

Obr. 4: Dojížděkové vztahy a stávající linkové vedení vlaků dálkové a nadregionální dopravy



1.6.1 Dvousegmentová hodinová dopravní obsluha (1h Ex + 1h R)

První skupinu tvoří spojení nejvýznamnějších sídelních aglomerací České republiky, u kterých je objednána tzv. dvousegmentová dopravní obsluha. V těchto relacích první segment tvoří tzv. expresní linka (tj. zpravidla vlaky kategorie Ex, popř. IC/EC), rychle spojující hlavní metropolitní regiony a zastavující v jejich centrech¹⁹. Druhý přepravní segment tvoří rychlíková linka (zpravidla vlaky kategorie R) zabezpečující především dopravní obsluhu regionálních center na jejich spojnici a zastavující ve všech stanicích, které obsluhuje dálková doprava²⁰. U těchto relací zpravidla platí, že obě linky jsou provozovány ve špičkovém intervalu 60 minut, neboť vlivem přepravní diference (výrazné rozdíly v jízdě době, zastavovací koncepci) linky nejsou vzájemně zastupitelné. V případech, kdy je to organizačně a technologicky možné, jsou zároveň vlaky expresního segmentu protrasovány do hlavních metropolitních regionů v zahraničí²¹.

Na základě intenzity přepravních vztahů by měly vlaky expresního segmentu spojit především Prahu a Ústecko, metropolitní regiony v relaci Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava, Praha – Pardubice – Brno a Brno – Olomouc – Ostrava. V druhé řadě by expresní vlaky na základě přepravní poptávky měly spojit také ostatní radiální relace do Prahy, tj. Praha – Plzeňsko, Praha – Liberecko, Praha – Karlovarsko, Praha – Českobudějovicko, Praha – Královéhradecko. Realizace druhé skupiny spojení však není jednoznačná, v některých případech ani racionální vzhledem k stávající úrovni drážní infrastruktury – spojení s Libereckem a Karlovarskem, popřípadě alternativní možnosti spojení – Praha – Hradec Králové přes Pardubice.

¹⁹ Jedná se především o aglomerace krajských měst s výhodnou dopravní polohou v železniční síti doplněná některými významnými stanicemi s přestupními vazbami, jako např. Přerov, Břeclav, Kolín apod.

²⁰ Zpravidla se jedná o sídla nad 5 000-15 000 obyvatel; zastavení je však podmíněno kombinací několika faktorů: poloha střediska v rámci sítě včetně lokalizace železniční stanice vůči intravilánu střediska; geografická poloha střediska ve vztahu k hierarchicky nadřazenému centru – např. střediska splňující velikostní kritérium lokalizovaná v zázemí velkých sídelních aglomerací by měla být přesto primárně obsluhována příměstskou dopravou; převládající směry pracovní a školské dojížděky apod.

²¹ Přepravní vztahy mezi metropolitními oblastmi v České republice a blízkém zahraničí nebyly hodnoceny vzhledem k absenci relevantní datové základny.

V současné době je dvousegmentová obsluha zajišťována v relacích Praha – Pardubice – Olomouc/Brno, Praha – Ústí nad Labem, Praha – Plzeň a Praha – České Budějovice, u kterých bylo toto řešení možné i vzhledem k provedené modernizaci infrastruktury, která umožňuje dosáhnout železniční dopravě konkurenceschopnosti vzhledem k jiným způsobům dopravy, zejména individuální automobilové dopravě.

1.6.2 Jednosegmentová hodinová dopravní obsluha (1h R)

Druhou skupinu tvoří relace, u kterých je spojení zabezpečováno jedním segmentem (zpravidla vlaky kategorie rychlík) v hodinovém intervalu v období přepravních špiček. Tyto dopravní služby společně zajišťují jak spojení mezi významnými aglomeracemi (první přepravní segment), tak i rychlou nadregionální dopravu (druhý přepravní segment). Linky tohoto charakteru by měly být provozovány ve špičkovém intervalu 60 minut.

Na základě intenzity přepravních vztahů by měly vlaky tohoto segmentu spojovat relace, které nedisponují dostatečnou přepravní poptávkou pro vytvoření dvousegmentové obsluhy. Typickým příkladem je v současné době (do modernizace dráhy) relace Praha – Hradec Králové přes Nymburk, Praha – Brno přes Havlíčkův Brod. Na základě přepravní poptávky by hodinové spojení mělo být nabízeno rovněž v relaci Praha – Mladá Boleslav – Liberec, které však není na stávající nekonkurenceschopné infrastruktuře řešitelné.

V současné době je jednosegmentová hodinová dopravní obsluha zajišťována v relacích Praha – Hradec Králové, Brno – Ostrava a v období přepravní špičky rovněž Praha – Havlíčkův Brod.

1.6.3 Jednosegmentová dvouhodinová dopravní obsluha (2h R)

Do třetí skupiny se řadí relace, které se ve většině případů vyznačují řádově nižší intenzitou přepravních vztahů a nízkými hodnotami počtu denně dojíždějících na lince než u dvousegmentové obsluhy. Na základě přepravní poptávky je nabídka tohoto rozsahu vhodná především pro tangenciální spojení metropolitních regionů krajských měst, popřípadě jejich spojení s dalšími významnými „nemetropolitními“ regiony v zásadě v intervalu 120 minut. Linky tohoto typu zároveň v případě přepravní poptávky zajišťují vybrané spojení v rámci rychlé regionální dopravy mezi nácestnými mikroregionálními a lokálními centry. V odůvodněných případech lze relace tohoto typu zajišťovat ve spolupráci s regionálním objednatelům jedním přepravním segmentem v podobě prokladu služeb dálkové a regionální dopravy shodné nebo obdobné zastavovací koncepce v souhrnném taktu 60 minut v části trasy linky dálkové dopravy (např. Hradec Králové – Trutnov nebo Ústí nad Labem – Chomutov). Specifickým příkladem této spolupráce je společná objednávka Ministerstva dopravy a Plzeňského kraje v úseku Plzeň – Klatovy, kde regionální objednatel zajišťuje svou objednávkou provoz vlaků dálkové dopravy v hodinovém taktu.

V stávající koncepci dálkové a nadregionální dopravy tento typ představují především relace tangenciálního charakteru (např. Pardubice – Liberec, Plzeň – České Budějovice, Olomouc – Krnov – Ostrava), v některých případech sloužící jako provozně propojená ramena radiálních linek (tj. např. Olomouc – Luhačovice, Plzeň – Cheb, Ústí nad Labem – Cheb, Hradec Králové – Trutnov), popřípadě vybrané radiální relace s nižší konkurenceschopností železniční infrastruktury (Praha – Turnov – Tanvald, Praha – Kladno – Rakovník).

Podskupinou tohoto typu jsou relace, u kterých vzhledem k nízké nebo kolísavé (výrazné týdenní a sezónní variace) přepravní poptávce nelze efektivně objednat pravidelný interval 120 minut. Tuto skupinu v současném modelu dálkové dopravy zastupuje např. linka Praha – Příbram – Písek – České Budějovice.

2 Popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících

Obsahem této části materiálu je v souladu s ustanovením § 5 odst. 3 písm. a) zákona o veřejných službách popis, jakým způsobem Ministerstvo dopravy jako objednatel podle § 4 tohoto zákona bude objednávat vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter. U každé linky je popsán způsob jejich současné konstrukce, včetně hlavních omezujících podmínek, četnost provozu a jejich předpokládaný vývoj v plánovacím období (2022-2026) a orientačně i po skončení plánovacího období (tedy v době 2027+). Tato kapitola obsahuje přehled záměrů objednatele dálkové dopravy při spoluvytváření sítě veřejných služeb v přepravě cestujících v České republice. Uvedené informace jsou založeny na současných poznatcích a mohou být v průběhu plánovacího období ovlivněny situací způsobenou důsledky pandemie nemoci covid-19 v České republice, okolnostmi vzniklými v rámci otevírání trhu veřejných služeb, změnami v řešení mezinárodní dopravy a zajišťováním regionální dopravy v jednotlivých krajích České republiky.

2.1 Koncepce objednávky vlaků celostátní dopravy

Úvodem je třeba zmínit několik základních předpokladů, na kterých je objednávka dálkové železniční dopravy založena. Tyto teze vycházejí z představy, že veřejná doprava obecně, a železniční zejména, by měla sloužit jako systém, který uspokojuje nikoliv jen přepravní potřeby mezi dvěma body, které uspokojí jednoduché přímé přepravní spojení (A-B), ale měla by umožňovat pohyb cestujícího v rámci sítě. Z hlediska plánování lze vytipovat především dvě důležité zásady, a sice:

- a) otevřený systém, ve kterém budou existovat jízdní doklady otevřené pro všechny nabízené dopravní služby v daném přepravním spojení, bez nutnosti povinné rezervace a
- b) systém integrálního taktového jízdního řádu.

Tyto teze dnes zdaleka nejsou samozřejmé. Zdá se, jako by cestující mnohem méně než dříve trvali na otevřených jízdních dokladech a byli ochotni za nižší ceny být fixováni na jedinou dopravní službu. Úspěch komerčních dopravních služeb na spojení Praha – Ostrava to zdánlivě dokazuje. Proto je potřebné se předmětným tezí věnovat podrobněji.

Ad a) Otevřený systém: Cílem otevřeného systému je, aby byly nabízeny otevřené jízdní doklady, platné na více spojů určité linky, popřípadě i na více linek současně, bude-li to proveditelné. Cílem naopak není, aby na trhu nebyly poskytovány výhodné jízdní doklady typu *sporoticket* (obdoba švýcarských *Sparbilette*, norské *Minipris*, či britské nabídky *Advanced Ticket*²²), které budou za výhodnější cenu a budou vázány na použití konkrétního spoje či místenku. Cílem však je, aby existovala alternativa jízdního dokladu, které bude otevřený (obdoba britských *Flexible Ticket*). V roce 2020 byl za tímto účelem zahájen provoz jednotného cestovního dokladu nazvaného Systém jednotného tarifu, s obchodní značkou „OneTicket“. V této souvislosti je vhodné vysvětlit, proč je důležité, aby takový otevřený systém i nadále existoval.

Dříve bylo běžné, že v oblasti železniční dopravy byly místenky spíše výjimečné. Jízdní doklady se na vertikálně integrované železnici vydávaly „na úsek dráhy“ a cestující byli zvyklí, že vázány na spoj nejsou. Naproti tomu s ohledem na velikost přepravních jednotek a mizivou síťovou vázanost u dálkových autobusových spojení byla místenka zcela běžnou. Nakupovala se v pokladnách v budovách velkých autobusových nádraží a při zmeškání spoje a nevyužití místenky zároveň bez náhrady propadl i jízdní doklad, který byl vázán (stejně jako místenka) na konkrétní spoj. Zdá se, že s rozvojem mobilních technologií již je jednoduché mít jízdní doklad s místenkou, který bude vázán na konkrétní spoj jako u komerčních vlaků na relaci Praha – Ostrava. Další běžnou praxí je možnost svou

²² Jmenované jízdní doklady jsou nabídky Schweizerische Bundesbahnen (SBB), Norges Statsbaner (NSB) a dopravců sdružených ve svazu britských společností National Rail a jejich principem je nižší cena za cenu vázání na (často mimošpičkový) vlak a popřípadě místenku. V Británii existují i levnější tzv. *Off-Peak Tickets*, které nejsou vázány na konkrétní vlak, ale není možné je využít ve špičkovém období.

rezervaci za použití mobilního telefonu ve velmi krátkém čase zcela zdarma zrušit či změnit. Toto je nepochybně zcela nová situace, která podmínky na trhu mění.

Tato situace však nemění jednu zásadní věc, a tou je potřeba flexibility cestujícího v rámci území České republiky. Pokud jede cestující ve volném čase, není pro něj často obtížné si zakoupit jízdní doklad vázaný na vlak a svůj program zvolenému spojení přizpůsobit. I studenti budou ochotni se snad odklonit od špičkových vlaků, když za nižší cenu využijí okrajový spoj. Ale cestující na pracovní cestě předem mnohdy neví, kdy jeho jednání skončí a neměl by se dostat na území České republiky obsluhovaném dálkovou dopravou do situace, kdy bude muset čekat hodinu na svůj několik dní předem zvolený vlak, přičemž jinou variantu reálně nemá, neboť jediný jízdní doklad, který si mohl pořídit, je vázán na konkrétní vlak, a jiné vlaky již mají kapacitu míst vyčerpánu.

Proti těmto argumentům lze namítnout, že cestující uzavřený systém na relaci Praha – Ostrava již akceptují, ale právě zde se často jedná o jednoduchý princip jízdy start-cíl, a to v podmínkách České republiky na velkou vzdálenost, kdy jako návazná je používána především městská doprava, vytvářející samostatné lokální sítě, a nikoliv síť jiné než místní veřejné dopravy. Ale vlak jako přepravní jednotka je natolik velký, že může přímá spojení zajistit v zásadě jen do velkých krajských center, nácestných středisek a několika málo dalších regionálních směrů. Ve většině relací mimo velká krajská centra je systém veřejné dopravy v železničním oboru použitelný *pouze v rámci přestupních spojení*. Tato přestupní spojení jsou pak mimořádně obtížná, pokud jsou jízdní doklady vázány na konkrétní vlaky.

Pokud si uvědomíme přestupní charakter sítě a typické přepravní vzdálenosti v rámci České republiky, je systém pouze uzavřených jízdních dokladů velkou překážkou. Proto by z pohledu Ministerstva dopravy nadále neměl být preferován jako jediná varianta. Pro získání specifického místa ve vlaku nebo nákup jízdního dokladu za nejnižší cenu mohou být *sporotikety* vhodnou variantou, pro ostatní případy by měl otevřený systém zajistit i nadále flexibilitu.

Ad b) Integrální taktový jízdní řád: Pro konstrukci jízdního řádu je zásadní, že objednávka vlaků celostátní dopravy je založena na aplikaci integrálního taktového jízdního řádu, proto je vhodné uvést základní teoretická východiska týkající se přístupů k tvorbě jízdního řádu veřejné dopravy, který představuje přímý výsledek dopravního plánování v území a předurčuje strukturu a formu nabídky²³.

Klasická podoba jízdního řádu vychází z předpokladu, že během dne lze najít taková období silné poptávky po přepravě v určité relaci, že je možné určit „jediné správné“ časové okamžiky, ve kterých budou vedeny spoje veřejné dopravy. Pokud není poptávka po přepravě kumulována do přesných časových okamžiků (začátky/konce směn u velkých zaměstnavatelů, začátky/konce školního vyučování apod.), není ideální časovou polohu spoje pro komerční jízdní řád prakticky možné nalézt, přičemž v oblasti rozsáhlejších sídelních celků a aglomerací s diverzifikovanými zdroji a cíli cest lze s jistotou tvrdit, že taková optimální časová poloha ani neexistuje. Z tohoto důvodu se uplatňuje další typ jízdního řádu, který na obtížně uchopitelnou poptávku ze strany cestujících reaguje rozprostřením spojů v pravidelném intervalu/taktu.

Intervalový jízdní řád již pracuje *se systémem pevných linek*²⁴ jezdících v pravidelném intervalu. Vinou odlišných intervalů jednotlivých linek a různému časovému uspořádání spojů jednotlivých linek však u jízdních řádů nespňujících parametry integrálního taktu může docházet k omezené provázanosti provozovaných linek. Jízdní řád, který je založen na stejných a opakujících se procesech na lince (*interval*) a plně využívá vlastnost *symetrie*, se nazývá taktový jízdní řád. Cílem taktového jízdního řádu je dosažení síťového optima. Jednotlivé linky na síti se skládají a navazují na sebe takovým způsobem, aby byly optimalizovány jako jeden ucelený a provázaný systém. Nutným pravidlem je, že všechny linky v síti musí mít stejný taktový základ. Vlastnost symetrie se uplatňuje tak, že všechny linky provozované v jedné síti musí stejnou symetrii. Následkem sjednocení symetrie dochází ke sladění všech stejných procesů na všech linkách v síti – jakmile je tohoto dosaženo, zbývá již jen časový posun linek (resp. jejich spojů) tak, aby byly symetrické časy dosahovány ve vhodných uzlech, kde dojde

²³ Viz též například Janoš, V.: Plánování nabídky v integrálním taktovém grafikonu. Doktorská práce. Praha: Fakulta dopravní ČVUT, 2006. 119 s.; Janoš, V., Baudyš, K., Pospíšil, J.: Railway timetable in Czech Republic. In: Transbaltica 2009. Vilnius: Vilnius Gediminas Technical University, 2009, p. 7-11. ISSN 2029-2376.

²⁴ Linka je soubor jednotlivých spojů, jezdících v téže relaci. V intervalovém jízdním řádu jezdí v pravidelných časových intervalech po dobu celého občanského dne, anebo jeho části. Minutové polohy všech spojů jsou v jednotlivých nácestných zastávkách na lince shodné.

k pravidelnému časovému a prostorovému provázání jednotlivých linek. Místa, kde dochází k systematickému propojení a pravidelnému potkávání různých linek jsou *taktové uzly*.

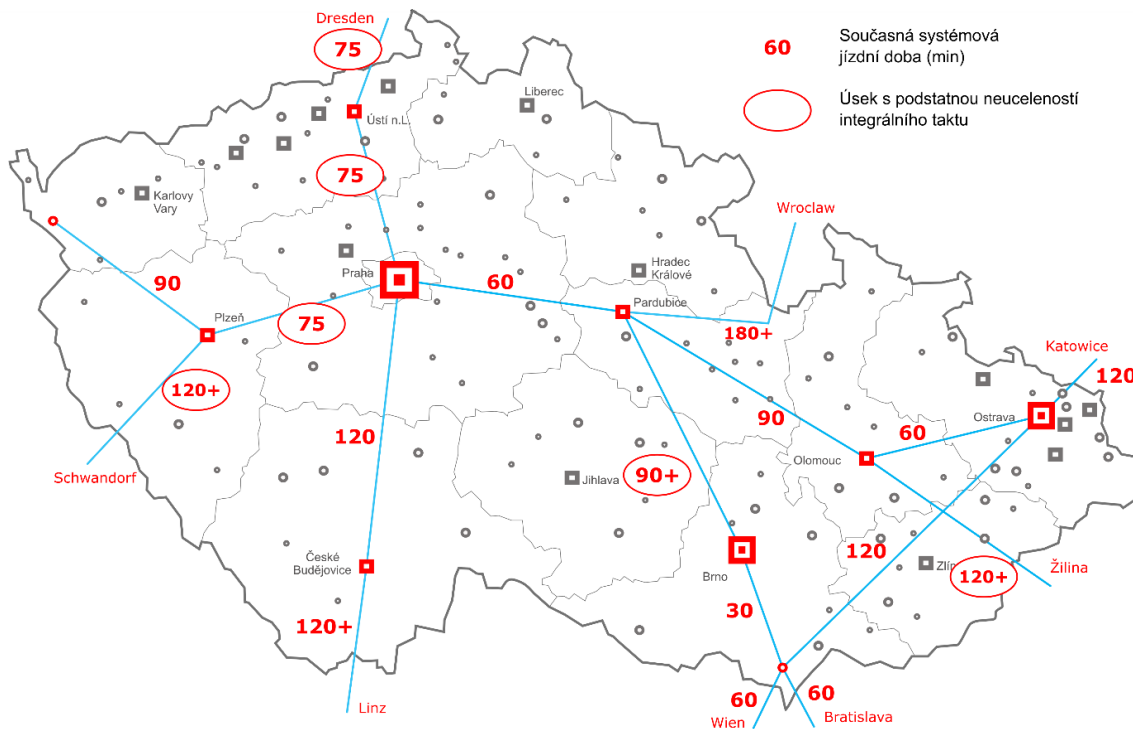
Jednotná symetrie v síti není nahodilá, ale v středoevropském prostoru vychází historicky z taktového systému ve Švýcarsku, kde byla v roce 1982 stanovena na minutu 00. S ohledem na zřejmou nepropojitelnost sítí s odlišnými symetriemi a požadavkem na mezinárodní dálkovou dopravu provozovanou v taktu, představuje tato symetrie v minutě 00 na evropských železnicích respektovaný úzus. Dochází-li v síti provozované v taktu se shodnou symetrií k tomu, že jednotlivé linky mají různou dobu taktu (na stejném základě), pak je zřejmé že ne každý taktový uzel je z hlediska provázanosti (dosažení všech přípojů a možných přestupů) úplný. Limitní je pak v systému linka s nejdelším taktom. Je zřejmé, že platí-li v síti jednotná osa symetrie a zároveň mají všechny linky taktový základ, pak má časová vzdálenost jednotlivých uzlů přímou souvislost s dobou taktu v síti, resp. na každé hraně v síti. Platí tzv. hranová rovnice, která říká, že časová délka každé hrany mezi taktovými uzly v síti musí být rovna polovině celočíselného násobku doby taktu. Zároveň platí tzv. obvodová rovnice, která říká, že libovolná časová kružnice (součet časových délek hran) v síti musí být celočíselným násobkem doby taktu. Dodržení těchto podmínek zaručuje, že v každém taktovém uzlu budou dosaženy všechny možné přípoje – a to ne pouze jednou, anebo nahodile, ale vždy po uplynutí doby taktu. Taktový jízdní řád tak představuje periodický proces – je-li jednou optimalizován systém taktových linek na periodu taktu, pak spolehlivě funguje zcela identicky po celou dobu občanského dne. Časová vzdálenost taktových uzlů, odpovídajících celočíselnému násobku doby taktu se nazývá systémová jízdní doba²⁵.

Podstatou *integrálního taktového jízdního řádu* je systematická koordinace jízdních řádů jednotlivých linek, kdy se využívá vzájemného propojení ve zvolených *taktových uzlech* k dosažení maxima optimálních přípojů, s cílem vytvořit celkově provázaný celosíťový taktový jízdní řád. Jednotná doba taktu na všech linkách je dodržena po celou dobu občanského dne. Hlavním benefitem integrálního taktového jízdního řádu pro veřejnost je ucelenost nabídky veřejné dopravy pro cestující. Jednoduchost, snadná zapamatovatelnost, přestupy bez zbytečného čekání a především územní a síťová dostupnost. Nicméně z odborného pohledu je smyslem taktového jízdního řádu především skutečnost, že ačkoliv čistě teoreticky by snad bylo možné nalézt síťové řešení, které by nebylo symetrické a ani by na všech linkách nemělo shodný taktový základ, ale které by bylo vhodně provázané, v praxi je takové řešení *neréálně nalézt*. Obvodové rovnice taktového jízdního řádu rozdělí síť do *menších jednouchých úloh*, na které při dodržení *shodných společných pravidel* vyřešení omezené oblasti vede nejen k vhodnému řešení této oblasti, ale zároveň k jeho propojitelnosti s celým zbytkem sítě.

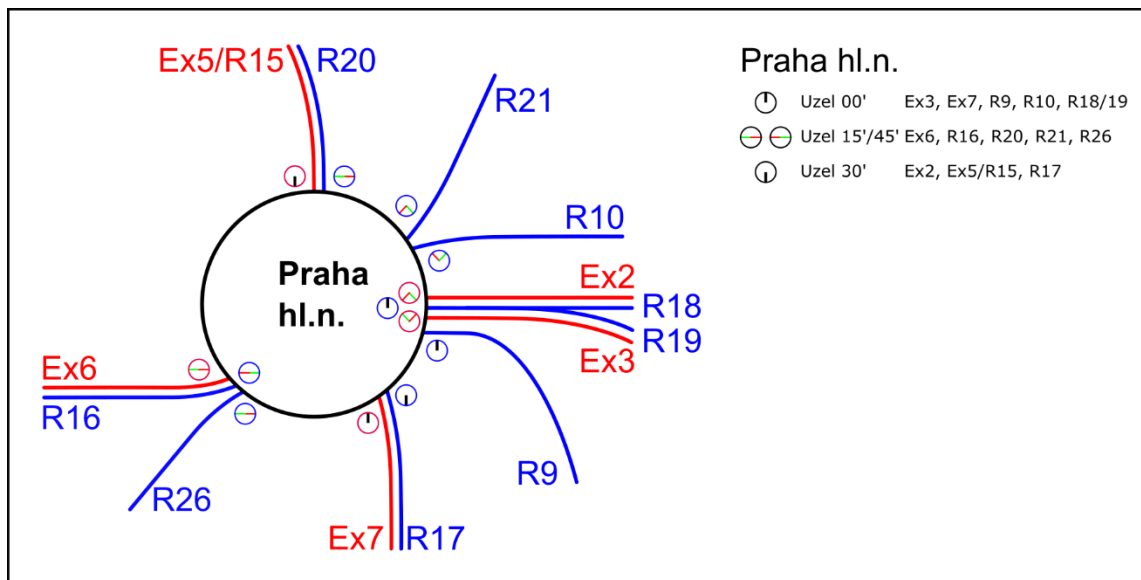
Pokud se nicméně podíváme na zjednodušenou síťovou grafiku pro *expresní segment* (první přepravní segment) pro konec plánovacího období tohoto dokumentu, je zřejmé, že současný integrální takt je v zásadě omezen na nejdůležitější vazby a netvoří (resp. nikdy netvořil) celorepublikovou integrovanou taktovou síť, což má logicky dopady do přípojů zejména v Praze a Brně. Je na infrastrukturním plánování, aby posoudilo možnosti vytvoření taktové sítě na celém území České republiky, což by vyžadovalo infrastrukturní plánování s bližším zohledněním systémových jízdních dob, což je vedle jiných faktorů (především vytiženosti sítě) důležitý systémotvorný prvek.

²⁵ Systémová jízdní doba představuje součet technicky dosažitelné jízdní doby na hraně + potřebné přírážky + doby pobytů v nácestných stanicích a zastávkách + ideálně polovinu přestupní doby v počátečním a koncovém taktovém uzlu.

Obr. 5: Zjednodušený příklad – přehled taktové sítě expresního segmentu ke konci plánovacího období



Obr. 6: Příklad taktové struktury uzlu Praha hlavní nádraží v dálkové dopravě ve střednědobém horizontu



Praha ležela vždycky stranou hlavních uzlů ITJŘ, neboť je především cílem, a teprve následně tranzitním místem. Postupně by se však měla věnovat pozornost i koncepci dopravy v tomto uzlu, v Brně a Ostravě. Obrázek zjednodušeně ukazuje situaci, která v tomto uzlu panuje za současných podmínek bez zahrnutí vlivu výlukových opatření. Pět klíčových linek (Ex3, Ex7, R18/19, R9 a R10) může vykazovat tendenci se sjíždět do skupiny X:00. Tři linky (Ex5/R15, Ex2, R17) vykazují afinitu k uzlu ve 30. Linky jedoucí ve směru Plzeň (Ex6, R16) z důvodu jízdní doby Praha – Plzeň, která i po dokončení stanovených prací výrazně přesáhne 60 minut, nevykazují afinitu k žádnému z těchto hlavních uzlů a pojedou do uzlu Praha ve zcela odchylném čase. Totéž platí o lince R20, vázané v uzlu Lovosice, o lince R21 vázané v uzlu Neratovice a o lince R26 vázané v uzlu Příbrami. Posledně jmenovaná linka však v současném období trpí prodloužením cestovní doby až o 20 minut vlivem jízdy odklonem, proto se její poloha zdánlivě pohybuje v blízkosti uzlu X:30. Velmi dlouhodobě by měla i linka Ex6 respektovat uzel X:00 a R16 uzel X:30, ale to zcela zjevně překračuje časový rámec tohoto dokumentu.

S obsahem této kapitoly lze úzce spojit téma koncesního modelu při zajištění dopravní obslužnosti. Tomuto tématu se blíže věnuje samostatná část tohoto dokumentu.

2.2 Linky dálkové dopravy

Ministerstvo dopravy objednává v souladu s § 4 Zákona o veřejných službách vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter. V období jízdního řádu 2021/2022 je objednáno celkem 29 linek denní dopravy. Rozsah objednávky podle jednotlivých linek je uveden v tabulce 8.

Linky prvního přepravního segmentu

- Ex1 (Praha –) Ostrava – Polsko/Slovensko
- Ex2 Praha – Pardubice – Olomouc – Slovensko
- Ex3 Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko
- Ex4 Rakousko/ Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko
- Ex5 Praha – Ústí nad Labem – Německo
- Ex6 Praha – Plzeň – Cheb/Německo
- Ex7 Praha – České Budějovice – Rakousko

Linky smíšeného (I.+II.) přepravního segmentu

- R8 Brno – Ostrava – Bohumín
- R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava
- R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov
- R15 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb

Linky druhého přepravního segmentu

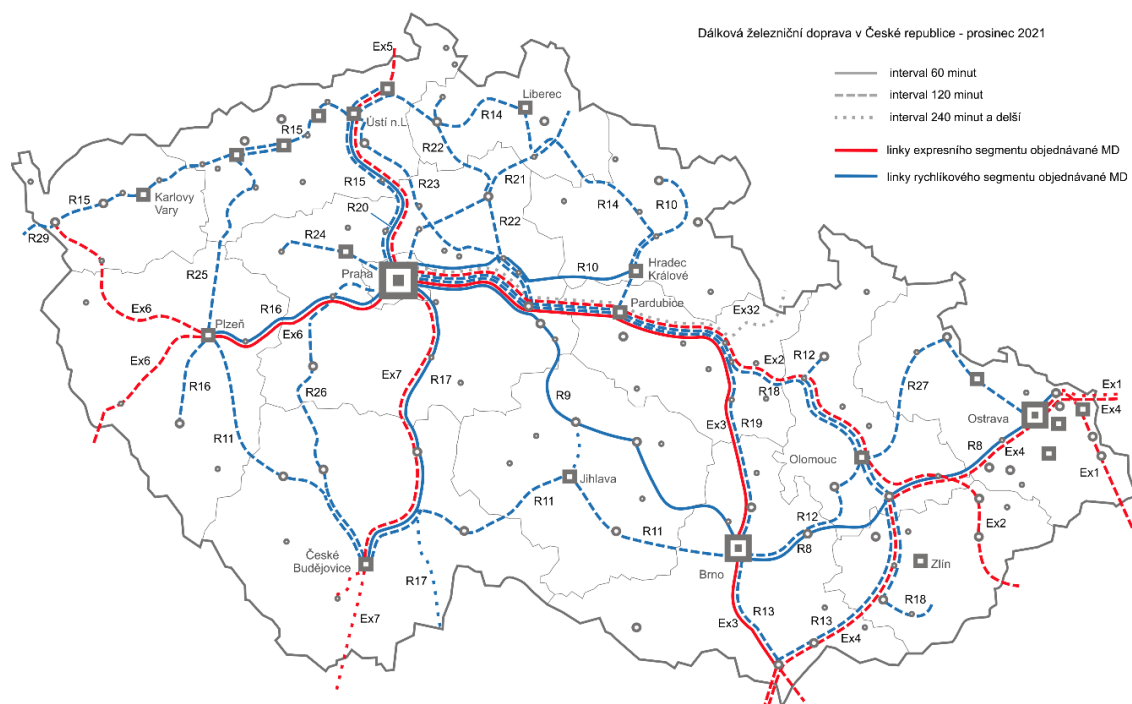
- R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň
R11A České Budějovice – Plzeň
R11B Brno – Jihlava – České Budějovice
- R12 Brno – Olomouc – Šumperk
- R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc
- R14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem
- R16 Praha – Plzeň – Klatovy
- R17 Praha – Tábor – České Budějovice/ České Velenice
- R18 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Luhačovice
- R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno
- R20 Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín
- R21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald
- R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Nový Bor
- R23 Kolín – Ústí nad Labem
- R24 Praha – Rakovník
- R25 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most
- R26 Praha – Beroun – Příbram – Písek – České Budějovice
- R27 Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc
- R29 Cheb – Německo

Tab. 3: Rozdělení objednávky MD v období platnosti jízdního řádu 2020/2021

Linka	vlakové km	% celkem	dopravce, poznámka
Expresní segment			
Ex1	459 625	1,17	České dráhy
Ex2	2 179 996	5,56	České dráhy
Ex3	4 203 480	10,71	České dráhy
Ex4	738 119	1,88	České dráhy
Ex5	844 688	2,15	České dráhy
Ex6	2 418 510	6,16	České dráhy
Ex7	1 532 407	3,91	České dráhy

Rychlíkový segment			
R8	2 205 272	5,62	RegioJet
R9	2 007 005	5,12	České dráhy
R10	1 702 243	4,34	České dráhy
R11A	793 646	2,02	České dráhy
R11B	1 346 548	3,43	České dráhy
R12	857 222	2,19	České dráhy
R13	1 247 536	3,18	České dráhy
R14	1 783 361	4,55	Arriva
R15	1 886 661	4,81	České dráhy
R16	1 424 418	3,63	České dráhy
R17	2 091 631	5,33	České dráhy
R18	2 254 478	5,75	České dráhy
R19	1 665 406	4,25	České dráhy
R20	1 261 106	3,21	České dráhy
R21	648 879	1,65	Arriva
R22	614 568	1,57	Arriva
R23	789 270	2,01	České dráhy, od JŘ 2021/22 RegioJet
R24	313 056	0,80	Arriva
R25	463 559	1,18	GW Train Regio
R26	708 880	1,81	Arriva
R27	749 159	1,91	České dráhy
R29	39 676	0,10	České dráhy
Celkem	39 230 404	100	

Obr. 7: Linkové vedení vlaků dálkové a nadregionální dopravy



Změny očekávané v průběhu plánovacího období

V závěru hlavního plánovacího období v prosinci 2026 je následující předpoklad změny linkového vedení nebo značení linek (uvedeny pouze linky dotčené změnou).

Linky prvního přepravního segmentu

Ex6 Praha – Plzeň – Cheb
Ex32 Praha – Pardubice – Letohrad – *Polsko*
Ex36 Praha – Plzeň – *Německo*

Linky druhého přepravního segmentu

R11 Brno – Jihlava – České Budějovice
R31 České Budějovice – Plzeň

2.3 Linky prvního přepravního segmentu

2.3.1 Linka Ex1 (Praha –) Ostrava – *Polsko/Slovensko*

Základní charakteristika stávající nabídky

S ohledem na stávající konkurenci dálkové dopravy v relaci Praha – Ostrava (dopravci České dráhy, RegioJet a LEO Express) Ministerstvo dopravy od začátku platnosti jízdního řádu 2011/2012 vlaky linky Ex1 v relaci Praha – Ostrava neobjednává. Součástí objednávky zůstávají vlaky této linky pouze v úseku Ostrava – Mosty u Jablunkova státní hranice (popř. Ostrava – Bohumín státní hranice a Petrovice u Karviné státní hranice), přičemž jejich poloha je do značné míry determinována polohou komerční části vlaků Ex1 a polohou uzlu Žilina na slovenském území. Ministerstvo dopravy průběžně sleduje reálné zajištění přepravních vztahů jednotlivými dopravci, aby bylo možné nastavit racionální model uspokojování přepravních potřeb pro další období. Z tohoto důvodu v případě této linky není uváděn pro plánovací období kompletní popis linky Ex1 Praha – Ostrava – Polsko/Slovensko, ale pouze úsek Ostrava – Český Těšín – *Polsko/Slovensko*. V české části tohoto úseku je zastavení vlaků důležité v *Bohumíně, Karviné, Českém Těšíně, Trinci a Návsi (Nawsie)* na slovenském území (v působnosti objednatele Ministerstva dopravy a výstavby Slovenské republiky) je rozhodující zastavení vlaků Ex1 ve městech *Čadca, Kysucké Nové Mesto a Žilina*.

Na začátku platnosti jízdního řádu 2016/2017 došlo ke změně provozního konceptu v relaci Ostrava – Žilina. Důvodem byl zejména příjezd a odjezd vlaků linky Ex1 ze stanice Žilina, který nebyl pro slovenskou stranu dlouhodobě udržitelný. Základním principem stávajícího konceptu je vytvoření dvou skupin vlaků v rámci dálkové dopravy relace Ostrava – Žilina. První skupinu jsou čtyři páry přímých vlaků linky Ex1 Praha – Ostrava – Žilina (v okrajových částech dne Praha – Ostrava – Návsi), druhou skupinu jsou čtyři páry vlaků vedených ve zkrácené relaci Ostrava – Žilina – Banská Bystrica (– Zvolen). Celkem je tedy provozováno osm párů vlaků v průběhu občanského dne.

Kromě vlaků vedených v relaci Praha – Ostrava – Žilina a Ostrava – Žilina – Zvolen jsou součástí linky Ex1 také vlaky vedené v relaci (Praha –) Ostrava – *Polsko* (v aktuálním období čtyři páry vlaků). Rozhodnutí týkající se spojení Prahy s Varšavou, Krakovem a dalšími městy v Polské republice se nicméně nachází s ohledem na převažující komerční charakter vlaků linky Ex1 z ČR do Polska především v působnosti dopravců České dráhy a PKP IC.

Tab. 4: Základní parametry linky Ex1 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Ostrava – Mosty u Jablunkova státní hranice 270, 320	120	120	8	8	5:00-23:00	5:00-23:00

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Tato linka má po vyjmutí části Praha – Ostrava tři základní účely:

- (1) zajistit spojení východní části moravskoslezské aglomerace (Karviná, Český Těšín, Třinec, Návsi) s vnitrozemím České republiky, zejména Olomoucí, Pardubicemi a Prahou,
- (2) zajistit spojení mezi moravskoslezskou sídelní aglomerací a oblastí středního Slovenska, s dalšími přestupy do oblasti Tater, Košic a popř. Banské Bystrice a konečně
- (3) zajistit spojení mezi Českou republikou (Praha, Olomouc, Ostrava) a Polskem (Katowice, Warszawa, Kraków).

Všechny tři funkce lze vnímat z pohledu objednatele dálkové dopravy jako současně nutné. Pokud se týče zastavovací koncepce, ačkoliv je linka označena jako expresní, v objednané části se jedná o jednostupňovou dálkovou obsluhu, a proto vlak obsluhuje střediska odpovídající i druhému přepravnímu segmentu.

V Ostravě vlaky obsluhují železniční stanice Svinov a hlavní nádraží a dále ve směru ke státní hranici CZ/SK obsluhují Bohumín (20 tisíc obyvatel), Karvinou (51 tisíc obyvatel) a Český Těšín (24 tisíc obyvatel v české části). Dále zastavují na zastávce Trinec-centrum (v Trinci žije 35 tisíc obyvatel), která je výhodněji položená k centru města než železniční stanice v odlehle poloze. Posledním zastavením na českém území je Návsí (blízký Jablunkov je nejvýchodnější město v České republice s necelými 6 000 obyvateli). Na slovenské straně vlaky zastavují v Čadci a Kysuckém Novém Městě (slovenská část linky je v objednávce Ministerstva dopravy a výstavby Slovenské republiky).

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Obecně lze dlouhodobě zaznamenat dobré výsledky linky Ex1 ve spojení českého vnitrozemí s východní částí moravskoslezské aglomerace a spíše stagnující situaci u dopravních služeb překračujících státní hranici. Délka vlaků je výrazně proměnná a odpovídá rovněž úsekům, které leží mimo objednávku Ministerstva dopravy (Praha – Ostrava, Čadca – Žilina, Chaľupki – Katowice – Warszawa a další úseky na polském území).

Konstrukční poloha linky

Trasa vlaků Ostrava – Žilina – Zvolen je konstruována tak, aby mezi těmito vlaky a vlaky rychlíkové linky Bratislava – Košice bylo možné vytvořit přestupní vazby v Žilině v relaci Ostrava – Žilina – Poprad – Košice. Naproti tomu vlaky vedené v celé trase linky Ex1, tj. Praha – Ostrava – Žilina, jsou konstruovány s přihlédnutím k uzlu Olomouc a dalším uzlům dálkové dopravy na síti Správy železnic v České republice.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

Základní konstrukční souvislost je v Ostravě od vlaků Praha – Ostrava a u druhého z konstrukčních subsystémů v Žilině na rychlíkové spoje Bratislava – Košice ve směru Poprad – Košice.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

V perspektivě období 2022-2026 bude v úseku Ostrava – Mosty u Jablunkova st. hr. zachováno přímé zadání linky Ex1. Příslušná desetiletá smlouva o veřejných službách, jejímž předmětem je linka Ex1, byla s dopravcem České dráhy, a.s., podepsána v roce 2019 a vztahuje se na období od začátku platnosti jízdního řádu 2020 až do konce platnosti jízdního řádu 2029.

Plánované koncepční změny: Provozování dvou subsystémů není z pohledu české ani slovenské strany zcela optimální, pro českou stranu nicméně stávající řešení představuje uspokojivý kompromis. Cesta k novému řešení by se otevřela pouze v případě zcela odchylného řešení relace Praha – Ostrava, přičemž tato relace je v současné době předmětem reálné konkurence na trhu a objednatel dálkové dopravy do této oblasti nevstupuje. I přes tento zdánlivě stabilizovaný stav, kdy český objednatel nepředpokládá vyvolat změny v provozním konceptu linky, nelze vyloučit v průběhu plánovacího období provedení úprav vyvolaných vnějšími vlivy zejména ze strany zahraničních partnerů.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Linka je označena jako expresní, čemuž by měly svou kvalitou odpovídat i vozidla, která jsou na lince nasazena. Délka samotné objednávky (na území ČR cca 70 km, až do Žiliny cca 110 km) však plný rozsah expresních požadavků na vozidla neprokazuje. S ohledem na spolupráci se slovenskou stranou i vedení krátkých vlaků Ostrava – Žilina – Zvolen jsou proto možné důvodné odchylky od základní úrovně vozidel expresního typu.

Vzhledem ke skutečnosti, že vlakové soupravy pokračují ve směru Praha, Banská Bystrica a *Polsko*, je počet potřebných souprav pouze teoretickou orientační hodnotou. Pokud by vlaky v daném jízdním řádu jezdily odděleně od jiných výkonů pouze v úseku Ostrava – Žilina, byly by na provoz této linky teoreticky potřebné v zásadě tři soupravy. Reálně je však na lince Ex1 provozováno výrazně větší množství souprav, které většinu svých výkonů realizují bez výjimky mimo objednávku Ministerstva dopravy v režimu Open Access na území České republiky, jakož i na podstatné části trasy v zahraničí.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Bude-li provoz na relaci Praha – Ostrava i nadále realizován formou Open Access bez jakéhokoliv stanovení omezujících podmínek, nemá takto dlouhodobé plánování na lince Ex1 racionální smysl, neboť tím, jak se změní podmínky na lince Praha – Ostrava, se může změnit i okrajová podmínka pro

linku Ex1. Bude-li na lince Ex1 zaveden koncesní model, lze navrhnout dvě koncese na provoz linek, každá po 120 minutách. Tento dlouhodobý výhled závisí ještě na řadě dalších podmínek, zejména na dosažení konsensu na zavedení koncesního modelu v České republice.

2.3.2 Linka Ex2 Praha – Pardubice – Olomouc – Vsetín – Slovensko

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka Ex2 je jednou z hlavních páteří dopravní obsluhy území dálkovou dopravou v České republice. V úseku spojujícím Prahu s centrem střední Moravy Olomoucí, je provozována v intervalu 120 minut, a je v úseku Praha – Hranice na Moravě konstruována v prokladu s linkou Ex1. S touto linkou společně vytváří obsluhu rychlou trasou v intervalu 60 minut mezi Prahou a Olomoucí po celou dobu občanského dne. Z uzlu Olomouc linka pokračuje do severní části Zlínského kraje. Jedná se tedy o relaci Olomouc – Vsetín s pokračováním do Slovenské republiky (směr Žilina, Košice). S ohledem na modernizovanou infrastrukturu tranzitního železničního koridoru je objednávka Ministerstva dopravy v úseku Praha – Olomouc dvoustupňová. Linka Ex2 má v úseku Praha – Olomouc charakter prvního přepravního segmentu, proto obsluhuje pouze nejvýznamnější nácestné stanice (s výjimkou úseku Zábřeh na Moravě – Olomouc, kde linka Ex2 plní roli druhého (rychlíkového) přepravního segmentu). V další části linky (Olomouc – Vsetín – Horní Lideč) je obsluha dálkovou dopravou jednostupňová, a proto vlaky linky Ex2 obsluhují všechny body dálkové dopravy.

Tab. 5: Základní parametry linky Ex2 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Vsetín – Horní Lideč státní hranice 001, 280	120	120	8	8	5:00-23:00	5:00-23:00

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení metropolitních regionů střední Moravy v Olomouckém a Zlínském kraji (tj. aglomeračního prostoru kolem Olomouce, Prostějova, Přerova, Hranicka a významných regionálních center Valašského Meziříčí a Vsetína) s prostorem Čech, zejména s metropolitním regionem Prahy, s Kolínkem, aglomerací kolem Pardubic a Hradce Králové, a následně s přestupem i s dalšími českými regiony. Linka zajišťuje rovněž páteří spojení v ose Praha – Pardubice. V přepravě v rámci Čech a mezi Čechami a Moravou je význam linky v rychlé regionální dopravě spíše podružný. V prostoru za Zábřehem (ve směru z Prahy) jsou naopak vlaky využívány rovněž jako doplněk rychlé regionální dopravy ve spojení mezi Zábřehem, Olomoucí a Hranicemi a v řadě dalších případů.

Zcela neoddělitelný je význam linky v mezinárodní dopravě mezi Českou republikou a středním Slovenskem (Žilina, Liptovský Mikuláš, Poprad a Košice, resp. Banská Bystrica). Stejně jako u ostatních linek není ani v tomto případě mezinárodní doprava vnímána jako důvod vzniku samostatné linky, naopak je integrována do prvního rychlého přepravního segmentu uspokojujícího zajišťování nejvýznamnějších vnitrostátních přepravních potřeb, včetně zařazení do vnitrostátních systémů intervalové dopravy. Tento přístup je v souladu veškerými dostupnými daty o intenzitě přepravních proudů, které ukazují, že integrace mezinárodních přepravních vztahů (např. Praha – Žilina, Olomouc – Žilina) s prioritními vztahy vnitrostátními (např. Praha – Olomouc) je účelná, a jejich potenciální rozpojení by vedlo k postupnému rozpadu přepravního zatížení a v důsledku toho i celé přestupní sítě. Proto jej objednatel dálkové dopravy dlouhodobě nepodporuje a upřednostňuje integrovaný model.

V Praze jsou obsluhovány stanice Praha hlavní nádraží a Praha-Libeň. Zastavení vlaků linky v železniční stanici Praha-Libeň je stabilně předpokládáno jak s ohledem na význam stanice jako jednoho z důležitých přestupních bodů pražské železniční dopravy, dlouhodobě z východu a severu směřované na dvě centrální železniční stanice, tak i s ohledem na dobrou dostupnost oblasti Vysočan a sídelní oblasti na Prosecké terase.

Zastavovací koncepce v úseku Praha – Zábřeh na Moravě vychází z funkce linky v síti prvního přepravního segmentu. Vedle krajských center Praha, Pardubice a Olomouc je zastavování realizováno v Kolíně s ohledem na jeho polohu v jádru oblasti Kutná Hora/Kolín/Nymburk a v České Třebové s ohledem na přepravní vztahy z přilehlých center Lanškroun/Česká Třebová/Ústí nad Orlicí/Litomyšl. Je zřejmé, že přilehlá sídelní oblast nespádá do České Třebové obousměrně, neboť oblast Litomyšlska se ve směru na Prahu napojuje na hlavní osu veřejné dopravy s dohledem na dostupné přepravní možnosti zejména v Chocni na vlaky linek R18 a R19. S ohledem na velmi kvalitní obsluhu ostatních sídel jinými linkami se tento zastavovací model nepředpokládá dále rozšiřovat.

V úseku Zábřeh na Moravě – Olomouc plní vlaky linky Ex2 funkci druhého přepravního segmentu, vzhledem k čemuž zastavují kromě stanic Zábřeh na Moravě a Olomouc také v mezilehlých stanicích Mohelnice a Červenka.

V úseku Olomouc – Horní Lideč st.hr. obsluhují vlaky této linky Lipník nad Bečvou, Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí, Vsetín a Horní Lideč.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka Ex2 je využívána cestujícími v dálkové dopravě při spojení hlavních metropolitních regionů (Praha, Pardubice, Olomouc) na trase a významných aglomerací na střední Moravě. V rámci dálkových vztahů je zároveň významný podíl cestujících využívajících vlaků ke spojení s hlavními aglomeracemi na Slovensku. Zároveň je linka využívána v úsecích Zábřeh na Moravě – Olomouc a Olomouc – Horní Lideč pro zabezpečení rychlé regionální dopravy. Přepravní vztahy v rychlé regionální dopravě sekundárně linka zabezpečuje také v relaci Kolín – Praha a Česká Třebová – Pardubice. V případě dálkových cestujících je charakteristická týdenní špička v pátek, popř. ve čtvrtek z Prahy, v neděli a v pondělí ráno do Prahy. U vztahů v rychlé regionální dopravě (např. Vsetín – Valašské Meziříčí) je výrazný podíl denně dojíždějících s nižšími týdenními špičkovými odchylkami od průměrného zatížení jako v případě dálkových relací.

Délka kmenové soupravy vlaku je s ohledem na přepravní proudy pětivozová se standardní kapacitou 300 osob. Kmenové části souprav jsou posilovány zpravidla větším množstvím posilových vozů (s celkovou kapacitou až 650 osob) v přepravně silných dnech, zejména v pátek v odpoledních hodinách na spojích z Prahy a v neděli odpoledne v opačném směru.

Konstrukční poloha linky

Výchozím konstrukčním bodem linky je poloha v uzlu Olomouc v S:00. Poloha trasy je ale ovlivňována řadou dalších, v čase se výrazně měnících okrajových podmínek na vysoce zatížené trati č. 010/270, pojížděné řadou linek dálkové i regionální dopravy, včetně komerčních dopravních služeb v relaci Praha – Ostrava.

Obdobně důležitým konstrukčním bodem linky je časová kóta předání vlaku na území Slovenska v železniční stanici Púchov s ohledem na vazbu s rychlíky Bratislava – Košice ve/ze směru Poprad – Košice. Zachování uvedené vazby vnímá objednatel dálkové dopravy v České republice jako účelné. V Hranicích na Moravě není dlouhodobě dosaženo vazby Brno – Hranice – Žilina, s ohledem na limitní podmínky na jednokolejně trati č. 300 Brno – Přerov. Tato podmínka do tvorby jízdního řádu proto v současné době nevstupuje. Dosažení této přestupní vazby předpokládá MD po dokončení modernizace trati Brno – Přerov. Spojení v relaci Brno – Vsetín je nicméně v úseku Hranice na Moravě – Vsetín zajištěno pomocí regionální dopravy.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

Ve stanici Praha hl.n. z hlediska dálkové dopravy existují systémové přípojné vazby s linkami dálkové dopravy Ex6 ve/ze směru Plzeň, Ex7 ve/ze směru České Budějovice a R20 ve/ze směru Ústí nad Labem. Přestupní vazby na regionální dopravu s ohledem na vysokou četnost regionálních vlaků jsou z pohledu konstrukce a strategie čekání na přípojné vlaky sekundární.

Rovněž Česká Třebová má význam pro přestupy v místní a regionální dopravě (směry Lanškroun, Moravská Třebová, Letovice).

Velmi důležité propojení linek dálkové dopravy je dosahováno v Zábřehu na Moravě, kde jsou zajištěny přestupy mezi vlaky linek Ex2 a R12 + spěšnými vlaky do/z Jeseníku, jedná se tedy o zajištění spojení v relaci Praha – Šumperk a Praha – Jeseník.

V železniční stanici Mohelnice jsou zajištěny směrové vazby na regionální autobusové linky a v železniční stanici Červenka mají cestující zajištění vazby na regionální vlaky ve směru Litovel.

Ve stanici Olomouc hl.n. jsou k dispozici volné přestupní vazby na regionální dopravu v téměř všech směrech (Moravský Beroun, Přerov, Prostějov, Uničov a další).

V železniční stanici Hranice na Moravě jsou provázány vlaky dálkové dopravy linek Ex2 a R8 v relaci Praha – Olomouc – Hranice na Moravě – Ostrava. Toto spojení má rovněž význam s ohledem na města Nový Jičín, Příbor a Kopřivnice. Vazbu v relaci Brno (R8) – Hranice na Moravě (Ex2) – Vsetín nelze s ohledem na okrajové podmínky obou linek prozatím zajistit.

Na území Valašska jsou vytvořeny přestupní vazby na vlaky regionální dopravy mj. ve Valašském Meziříčí na vlaky ve/ze směru Rožnov pod Radhoštěm a v Horní Lidči na vlaky ve/ze směru Bylnice.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: Současné smluvní zajištění provozu linky ve společném souboru s linkou R18 trvá do roku 2028. Vedení vlaků linky Ex2 ve dvouhodinovém intervalu ve/ze směru Vsetín a Žilina s polohou blízko X:00 v Olomouci považuje Ministerstvo dopravy za řešení střednědobě stabilní. Ve spolupráci s objednatelem železniční dopravy na Slovensku – Ministerstvem dopravy a výstavby Slovenské republiky (MDV SR) předpokládá zachování tohoto modelu i v budoucnu. Dle informací MDV SR bude nicméně v období několika následujících let vedení vlaků linky Ex2 zkráceno do relace Praha – Olomouc – Púchov. Ministerstvo dopravy ČR nadále preferuje vedení vlaků linky Ex2 v relaci Praha – Olomouc – Horní Lideč – Žilina.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: S výjimkou trati Hranice na Moravě – Horní Lideč využívá tato linka převážně modernizovanou infrastrukturu. Jsou však případy, kde bude i nadále, ve střednědobém horizontu překračujícím plánovací období dokumentu, potřebné se více soustředit na odstraňování určitých úzkých míst na infrastruktuře, která vznikají zejména v blízkosti železničních uzlů. Je zřejmé, že přes veškerá provedená infrastrukturní opatření bude i nadále omezením infrastruktura v úseku Praha – Kolín. Definitivně bude kapacitní problém trati Praha – Kolín vyřešen až výstavbou VRT.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Ministerstvo dopravy jako objednatel dálkové dopravy usiluje o modernizaci drážní infrastruktury i na tratích mimo tranzitní železniční koridory. Mezi úseky, které budou vyžadovat úpravy, patří Hranice na Moravě – Horní Lideč. Důvodem je nutnost zachování přestupních vazeb v uzlu Olomouc a zároveň zájem na zkrácení jízdní doby v relaci Praha – Vsetín a Praha – Valašské Meziříčí a na směrových přestupních vazbách ve stanicích Valašské Meziříčí a Púchov. Naléhavost těchto infrastrukturních opatření má z pohledu objednatele dálkové dopravy střední úroveň.

2.3.3 Linka Ex3 Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko

Základní charakteristika stávající nabídky

Z linek dálkové dopravy v České republice je nejvíce ovlivňováno polohou tras, stavem infrastruktury a celkovou situací v drážním sektoru v ostatních středoevropských státech právě spojení Prahy, Bratislavy, Budapešti a Vídně realizované linkou Ex3. Linka byla dříve součástí přímého tranzitního spojení přes celé území České republiky z Německa. Vzhledem k významnému proudu cestujících z a do Prahy při současném nárůstu významu linky pro spojení na krátké a střední vzdálenosti a současně např. v přepravních spojeních Praha – Wien, Brno – Bratislava byla rozdělena na dvě linky Ex3 z Prahy na jihovýchod a Ex5 z Prahy do Německa. Spojení přes Prahu má objednatel za cíl zajistit vazbou ve stanici Praha hl.n. na linku Ex5. Posílení mezinárodní tranzitní přepravy představují 2 páry přímých vlaků v relaci Vídeň – Berlín a Budapešť – Berlín. Linka má vedle svého významu v mezinárodní

dopravě neméně zásadní význam pro vnitrostátní spojení ve významných relacích, např. Praha – Brno, Praha – Pardubice (v době bezvýlukových stavů) a dalších. Linku nelze proto pokládat pouze za mezinárodní spojení, příklad spojení Praha – Brno ukazuje, že dopravní řešení vnitrostátních přepravních vztahů je také plně orientováno na tuto linku a tvoří významnou část jejího účelu, protože ostatní linky spojující obě města, tj. linky R9 a R19 jsou určeny pro spojení sídelních oblastí nižší hierarchické úrovně, které leží na trase linky. Rozdělení původní linky umožnilo lépe reagovat na výrazně rostoucí poptávku ve směru Praha – Brno, Praha – Wien a Praha – Bratislava při současném zvýšení stability provozu těchto vlaků. Současně od jízdního řádu 2016/2017 je spojení doplněno dalšími vlaky v režimu Open Access, které spojení zajišťují v 30 minutovém prokladu.

Linka je v dnešní podobě tvořena ze dvou částí, které jsou v zásadě na sobě provozně nezávislé.

- (1) Již od roku 2015 jsou na spoje Praha – Wien – Graz nasazovány české a rakouské jednotky railjet a je tak vytvořen jednotný standard spojení v této ose v intervalu 120 minut.
- (2) Vlaky ze Slovenska a Maďarska (ze směru Bratislava, Budapest) jsou vedeny rovněž v intervalu 120 minut, spojením první a druhé části linky v uzlu Břeclav do prokladu 60minut je zajištěno spojení v ose Břeclav – Brno – Praha.

Výše uvedené části linky mají společný vnitrostátní význam.

Tab. 6: Základní parametry linky Ex3 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Brno 002 (E)	60	60	19	18	5:00-24:00/ 6:00-24:00	6:00-24:00/ 6:00-24:00
Brno – Břeclav/Kúty, státní hranice 002, 252 (E)	60	60	18	18	6:20-1:00/ 5:30-22:30	6:20-1:00/ 5:30-22:30

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je z pohledu objednatele dálkové dopravy

- a) zajistit spojení mezi krajskými městy Prahou, Pardubicemi a Brnem a jejich metropolitními oblastmi v intervalu 60 minut,
- b) objednatel dálkové dopravy vnímá stejně tak i důležitost zajištění přeshraničních spojení typu Praha – Wien, Brno – Bratislava a řady dalších spojení v intervalu 120 minut, které objednává výhradně na českém území.

Význam linky v rychlé regionální dopravě je malý, neboť v celé trase vlaku na území České republiky, s výjimkou krátkých přeshraničních úseků, je nabídka dálkové dopravy doplněna vlaky tzv. druhého přepravního segmentu (linky R19 a R13). Výjimku tvoří úsek Brno – Břeclav, kde jsou vlaky Ex3 využívány dílčím způsobem i v rychlé regionální dopravě s určitými nepříznivými dopady na přepravní komfort cestujících v dálkové dopravě, není to však pro provoz linky určující.

Z hlavního účelu linky vyplývá rovněž realizovaná zastavovací koncepce linky. Kromě krajských měst na trase: Praha, Pardubice a Brno je zastavování vlaků omezeno na příhraniční stanici Břeclav. Jeden další prostor pro zastavení je využit tak, že vlaky zastavují střídavě v Kolíně, kde je významný přípoj od linky R22 ze směru Mladá Boleslav a Nymburk, a v České Třebové, v každé ze stanic v intervalu 120 minut. V Praze je zastavení realizováno ve stanici Hlavní nádraží s vazbou na pražské metro. První spoj a poslední spoje mají, s ohledem na ukončení provozu linky R19, určitým způsobem rozšířenou zastavovací strategii²⁶.

²⁶ Objednatel dopravy je specificky u linky Ex3 velmi často konfrontován s řadou místních a regionálních požadavků na další rozšiřování zastavovací strategie po celý den (Choceň, Česká Třebová, Skalice nad Svitavou apod.). Ačkoli je snahou těmto požadavkům vyjít vstříc, je třeba zdůraznit, že v celé trase vlaku od Prahy až po Břeclav jsou vlaky Ex3 doprovázeny, jak již bylo uvedeno, vlaky druhého přepravního

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka Ex3 představuje v úseku Praha – Brno jednu z frekvenčně nejvýznamnějších linek v objednávce Ministerstva dopravy, kdy zajišťuje páteřní spojení mezi centry státu. Linka zaznamenala výrazný nárůst cestujících v relaci Praha – Brno, mimo jiné vlivem vytvoření časově konkurenceschopné hodinové nabídky spojení expresního charakteru jako alternativy k autobusovým linkám vedeným po dálnici D1. Od té doby je průměrná obsazenost na vysoké úrovni. Délka kmenové soupravy vlaku relace Praha – Budapešť se s ohledem na přepravní proudy pohybuje mezi jedním až dvěma vozy první třídy, restauračním vozem (s výjimkou několika vnitrostátních vlaků) a pěti až šesti vozy druhé třídy²⁷. Na vlcích se veze relativně málo posilových vozů, neboť linka nemá vlivem širokého portfolia zákazníků tak výrazné kolísání mezi špičkovými a sedlovými dny. Kapacita kmenové soupravy vlaku tedy činí zhruba 50-100 míst v první třídě a 320 – 420 míst ve druhé třídě podle konkrétního vlaku a nasazeného typu vozidla. V rámci relace Praha – Wien jsou od začátku platnosti jízdního řádu 2014/2015 využívány sedmivozové netrakové jednotky Siemens obchodní značky Viaggio Comfort (railjet) s kapacitou 442 míst (vlaky ČD) a 408 míst (vlaky ÖBB). K posilování souprav docházelo u vlaků zajišťujících spojení pro týdenní frekvenci (u jednotek Viaggio Comfort ve vnitrostátním úseku přidáním jednoho vozu za jednotku).

Pro zajištění dopravy v úseku Praha – Břeclav by byly teoreticky potřebných osm souprav, nicméně i zde se turnusová potřeba řídí přechodem vozidel na území jiných států.

Konstrukční poloha linky

Okrajové podmínky, které vymezují časový prostor pro trasu vlaku v České republice, leží z určité části mimo území České republiky. Zároveň je však třeba respektovat základní konstrukční pravidla vlaků v České republice.

Základní omezující podmínkou je poloha linky ve stanici Wien Hbf. s ohledem na přinejmenším z pohledu rakouské strany nutným provázáním vlaků s větví na Graz. Pro situaci v České republice je podstatné, že vlaky Ex3 vstupují do uzlu Břeclav v poloze blízké dosažení uzlu v sudých celých hodinách (aktuálně zpravidla L:52) a vystupují z ČR v symetrické poloze (dnes L:55). Je zásadní konstrukční podmínkou, že i vlaky do Slovenské republiky umožňují dosažení totožné trasy vlaků Wien – Praha a Bratislava – Praha na odjezdu z Břeclavi (dnes ve směru Bratislava S:52/S:59, zpět L:01/L:07).

Ostatní klíčové stanice jsou od Břeclavi odvozené. Linka ve směru Bratislava/Wien dosahuje uzel Brno před X:30, zpět odjíždí po X:30. Při vedení vlaku po prvním koridoru byl uzel Pardubice dosahován ze směru Brno krátce před X:15, příjezd do Prahy je konstruován po celých hodinách. Cílem objednatele dálkové dopravy je dosažení systémové jízdní doby 2:30, která zajistí relativní konkurenceschopnost vůči přepravám po dálnici D1. Vlivem rozsáhlé modernizační činnosti na dopravní infrastrukturu však dochází k výraznému prodlužování jízdní doby.

Sestava jízdního řádu je v letech 2021 a 2022 komplikována výlukovou činností na prvním koridoru. Objednatel byl nucen přistoupit k akceptaci dočasného odklonu linky přes Vysočinu, což vedlo k rozpadu přestupních vazeb, neobslužení města Pardubice touto linkou, navíc bylo nutné vynechat stanici Praha hl.n. u tranzitujících Prahou.

segmentu. Jejich účelem je právě (a výhradně!) obsloužit významná střediska regionálního charakteru. Tyto vlaky nejsou vytíženy cestujícími ze sídelních oblastí nejnižší úrovně, ale *právě místy zastavení v sídelních oblastech střední velikosti*. V případě, že by byly sídelní aglomerace střední a nižší hierarchické úrovně obslouženy linkou Ex3, ztrácí druhý přepravní segment smysl a neobhájí svou existenci. Zároveň linka Ex3 ztrácí svou velmi citlivou konkurenceschopnost vzhledem k individuální automobilové dopravě. Dodatečným zastavením vlaků Ex3 proto v konečném důsledku ztrácejí všechny zúčastněné strany. Zejména proto, stejně jako z důvodu jasného časového prostoru mezi předáním vlaků ve třech relevantních hraničních bodech, je pro Ministerstvo dopravy jako objednatele dálkové dopravy další rozšiřování zastavovací strategie vlaků Ex3 nepřijatelné.

²⁷ Počet vozů druhé třídy v kmeni kolísá mezi pěti (např. vlak EC 273 z Prahy do Budapešti) až šesti vozy (např. vlaky EC 173 *Hungaria* z Hamburku do Budapešti).

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

Systémové vazby uvedené v odrážkách níže odpovídají běžnému provozu při vedení linky přes Pardubice, současná konstrukce jízdního řádu umožňuje zachování vazeb v zásadě pouze ve stanici Břeclav.

- V uzlu Břeclav je zásadní oboustranné provázání linky s linkou Ex4 ve směru Otrokovice, Ostrava, Polsko. Vlaky této linky jsou provozovány obvykle v relaci Wien – Ostrava – Warszawa a provázány s ramenem Bratislava – Praha. V jednom případě jsou oba směry zaměněny a vlak z Vídně pokračuje ve směru Praha, aby mohl být veden přímý vlak z Bratislavy do Ostravy (EC 130/131 Báthory). Tato směrová skupina je jednou z určujících podmínek provozu linky.
- V železniční stanici Brno hlavní nádraží je zajištěn přípoj na linku R19 Brno – Česká Třebová – Praha, která zajišťuje rozvoz cestujících do středisek regionálního a mikroregionálního charakteru ležících mezi Brnem a Pardubicemi (např. Blansko, Boskovice, Letovice, Svitavy atd.). Spojení regionální dopravou je husté a není proto pevně vázáno na polohu Ex3 v uzlu.
- V Pardubicích jsou zajištěny přípoje regionální dopravou směr Hradec Králové a Chrudim. Zastavení vlaků Ex3 (rameno Praha – Bratislava – Budapest) v Kolíně je motivováno kromě významu samotného sídla především optimalizovanou přestupní vazbou směr Nymburk a Mladá Boleslav prostřednictvím linky R22 s přestupní dobou směr Nymburk v poloze L:36-45 a symetricky zpět (případně na vlaky linky R9 směr Kutná Hora). V souvislosti s odklony vlaků přes Vysočinu vznikl požadavek na zastavení vlaků linky i ve stanici Havlíčkův Brod, s ohledem na skutečnost, že se jedná o odklonovou trasu vlaků, kterou objednatel plánuje urychleně opustit, tomuto požadavku nebylo vyhověno.
- V Praze linka Ex3 dojíždí mimo uzly dálkové dopravy, neboť její poloha neumožňuje ani polohu 00, ani polohu 30. Mimo zásadní vazby na linku Ex5, je v Praze hl.n. zajištěna těsná přestupní vazba na linku R17 směr České Budějovice a volná vazba na linku Ex6 směr Plzeň.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Provoz linky ve střednědobém horizontu bude zajištěn na základě uzavřené smlouvy o veřejných službách, která je uzavřena do konce platnosti jízdního řádu 2028/2029.

Plánované koncepční změny: Zásadním požadavkem objednatele pro střednědobý horizont je vrátit podobu provozního konceptu linky do stavu před výlukou Ústí nad Orlicí – Choceň a v dalším kroku postupně dosáhnout systémových jízdních dob Praha – Brno 2:30, Brno – Břeclav 0:30.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Vozidlový park na vídeňské větvi je v souladu s očekávanými požadavky. Pokud se týče budapešťské větve, lze uvést, že vlaky splňují nejdůležitější požadavky uvedené v prvním sloupci požadavků na vozidla expresního segmentu uvedeném v kapitole 3 tohoto materiálu. Objednatel předpokládá nasazení nových souprav i na větev do Budapešti od jízdního řádu 2025/2026, tímto krokem bude dosažena požadovaná úroveň poskytovaných služeb i na rameni Praha – Budapešť.

Linka je převážně vedena po modernizovaných tratích. Problémem zůstává kapacita některých úseků trati 010/011, zejména na výjezdu z pražského železničního uzlu a v okolí Ústí nad Orlicí a Chocně. Specifickým, obecně známým, problémem je propustnost železničního uzlu Brno, která je však obtížně řešitelná bez provedení rozsáhlých modernizačních prací, tyto práce přesahují plánovací období tohoto dokumentu. Je vhodné uvést, že omezující podmínkou pro konstrukci linky je i způsob modernizace trati 260, kde na většině stanic jsou vybudována pouze úroňová nástupiště. Nástup a výstup cestujících na straně protilehlé výpravní budově tak omezuje i protisměrnou dopravu. Prvními stanicemi, které se dočkají úpravy peronů a příchodu k vlakům ve střednědobém horizontu, jsou Brandýs nad Orlicí a Adamov, ostatní stanice budou následovat později.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Objednatel očekává, že se změní okrajové podmínky v zahraničí, konkrétně otevření úpatního tunelu Semmering Basistunnel v Rakousku, který zkrátí překonání sedla v Semmeringu, způsobí výrazné

změny minutových poloh (+/- 30 minut). Pak by bylo účelné slovenskou i rakouskou větev linky projektovat do čistého uzlu v Praze na X:30 (tj. tak, aby byly dosaženy přestupní doby na vlaky v tomto uzlu v X:30, zejména Ex6 a R17). Linka tak bude dosahovat uzlu Břeclav v X:30. Ideálně je využití modernizovaných úseků infrastruktury k drobným časovým korekcím, aby uvedeného cíle bylo dosaženo. V současné době se předpokládá, že doplňkový systém zajistí spoje v režimu Open Access.

V dlouhodobém horizontu je rovněž předpokládáno otevření prvního úseku vysokorychlostní tratě, konkrétně VRT Polabí. Linka Ex3 by měla být jednou z linek dálkové dopravy, která bude novou vysokorychlostní infrastrukturu využívat.

2.3.4 Linka Ex4 Rakousko/Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka Ex4 má významnou souvislost s plánováním v ostatních státech střední Evropy. Její poloha je přímo závislá na poloze linky Ex3, neboť v Břeclavi je třeba vytvořit přepravní vazby, které mají v základním modelu podobu Bratislava (Ex3) – Břeclav (Ex4) – Ostrava a zpět, popř. Wien (Ex3) – Břeclav (Ex4) – Ostrava a zpět. Z toho, a rovněž z technické potřeby společné minutové trasy Ex3/Ex4 přes uzel Wien vyplývá, že Ex4 je v zásadě fixována v Břeclavi zpravidla v lichých celých hodinách. Nabídka není – s ohledem na přepravní vytížení linky a na souběžné poskytování přepravních služeb jinými linkami dálkové dopravy druhého přepravního segmentu – poskytována v plném intervalu 120 minut a je omezena na pět párů spojů. Na rozdíl od minulosti pokračují do Polska v období 2021/2022 všechny páry spojů.

Tab. 7: Základní parametry linky Ex4 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Polsko – Ostrava – Břeclav – Slovensko/Rakousko 001, 330	(120)	(120)	5	5	7:00-21:00	7:00-21:00

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je spojení v relaci sever – jih na trati 2. tranzitního železničního koridoru, a to jak významných sídel v České republice (*Zlín/Otrokovice, Uherské Hradiště, Hodonín a Břeclav*) tak i za její jižní a jihovýchodní hranici (*Wien, Bratislava, Budapest atd.*) s ostravskou a zprostředkovaně i těšínskou sídelní aglomerací, jakož i s významnými sídelními útvary v Polsku. Význam linky v rychlé regionální dopravě je velmi malý, neboť v celé trase vlaku na území České republiky, s výjimkou krátkých přeshraničních úseků, je nabídka dálkové dopravy doplněna vlaky druhého přepravního segmentu (linky R13, R8 a zčásti i R18). Zastavovací koncepce linky je v zásadě přizpůsobena jak významu vlaků v mezinárodní dopravě, tak i funkcím v přepravě vnitrostátní. Vlaky zastavují v krajských městech *Otrokovice* (Zlín) a *Ostrava* (ve stanicích *Ostrava-Svinov* a *Ostrava hl.n.*), dále v městech *Břeclav, Hodonín, Uherské Hradiště* (železniční stanice Staré Město u U.H.), *Přerov, Hranice* a *Bohumín*.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Vzhledem k trasování linky lze nejvýznamnější přepravní proudy cestujících identifikovat mezi Ostravskem na straně jedné a zlínskou aglomerací, uherskohradišťskou aglomerací a dvojicí vztahově provázaných měst Hodonín – Břeclav. Z hlediska spojení s Ostravou se jedná o podobnou intenzitu přepravních proudů. Linka má však kromě spojení s Ostravskem výrazný podíl cestujících v rámci denního dojíždění na trati č. 330 a navazujících tratí č. 331 a č. 341. Vývoj cestujících na lince odpovídá postupnému navyšování rozsahu. V souvislosti s délkou soupravy lze uvést, že základní souprava je pětivozová. Kapacita kmenové soupravy dosahuje cca 270 míst. Ve špičkových dnech jsou soupravy posilovány.

Konstrukční poloha linky

Určující okrajovou podmínkou je vazba na linku Ex3 ve stanici Břeclav příčemž s ohledem na časové polohy linky Ex3 v této stanici je určující slovenská větev linky Ex3.

Standardně vlaky Ex4 pokračují do/z Rakouska. Výjimku tvoří jeden pár vlaků linky Ex4, který je veden v relaci Warszawa – Ostrava – Břeclav – Bratislava – Budapest.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

V uzlu Břeclav je zásadní výše uvedené oboustranné provázání linky Ex4 s linkou Ex3 ve směru Bratislava/ Wien – Břeclav – Ostrava. V dalších nácestných stanicích převažují vazby na regionální dopravu. Ve stanicích Ostrava hl.n., Ostrava-Svinov a Hranice na Moravě je realizován přestup zejména na regionální dopravu. V případě dálkové dopravy je v železniční stanici Hranice na Moravě zajištěn přestup ze směru Břeclav do směru Vsetín ve 20:30 mezi vlaky linek Ex2 a Ex4. V opačném směru (ze Vsetína do Břeclavi) je tato vazba zajištěna v 7:30. Tyto vazby chce MD zachovat i v budoucím období.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: Zásadní koncepční změny této linky, významně spoluurčené plány evropských železnic, se v daném horizontu nepředpokládají. Nepředpokládá se ani útlum počtu spojů. Navýšení rozsahu spojů v zájmu dosažení intervalu 120 minut je za příznivého stavu veřejných rozpočtů možné, pro Ministerstvo dopravy však nepředstavuje zásadní prioritu. Hodinová poloha je závislá na řešení mezinárodní části Ex3.

Provoz linky je smluvně zajištěn do konce roku 2029.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Linka je vedena po modernizované trati a nevyžaduje infrastrukturní úpravy. Vozidlový park je uspokojivý, linka je vedena vozidly různých evropských dopravců.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Minutovou polohu vlaků linky Ex4 bude nutné změnit po dokončení a zprovoznění Semmering Basistunnelu na rakouském území. Dokončení tunelu bude znamenat urychlení příjezdu vlaků linky Ex3 do železniční stanice Břeclav asi o 30 minut, tj. přesun vzájemné vazby do polohy X:30.

2.3.5 Linka Ex5 Praha – Ústí nad Labem – Německo**Základní charakteristika stávající nabídky**

Linka Ex5 poskytuje stěžejní mezinárodní spojení Česka a Německa v ose Praha – Berlin – Hamburk. Neméně důležitou úlohou linky je vnitrostátní expresní spojení Prahy s Ústeckým krajem. Mezinárodní charakter linky dlouhodobě ovlivňuje podobu linky, což se zejména projevuje v omezujících podmínkách pro její časovou polohu. Přestože linka byla dříve součástí přímého tranzitního spojení přes celé území České republiky, zachovává si tuto úlohu částečně dodnes díky vazbě s linkou Ex3 v Praze. Posílení této mezinárodní tranzitní relace představují 2 páry přímých vlaků v relaci Wien – Berlin a Budapest – Berlin. Celkový význam linky pro tranzitní železniční spojení přes Českou republiku oproti minulému období poklesl. Tento trend je způsoben konkurencí nejen letecké dopravy, ale také alternativního spojení s využitím vysokorychlostních tratí přes území Německa a Rakouska. Rozdělení původní linky Ex3 je tak důsledkem tohoto vývoje a tento trend může zvrátit až výstavba souvislých úseků vysokorychlostních tratí na území České republiky.

Význam linky pro vnitrostátní spojení je dlouhodobě stabilní a ve spojení s linkou R15 tvoří konkurenceschopnou nabídku pro cesty mezi Prahou a Ústím nad Labem. Avšak i v tomto případě rostoucí trend poptávky poklesl vlivem dobudování dálnice D8 přes oblast Středohoří.

Linka v dnešní podobě tvoří provozně uzavřený soubor, na jehož zajištění spolupracují dopravci na českém a německém území. V případě Německa je provoz zajišťován mimo závazek veřejné služby, což ovlivňuje obchodní strategii dopravce především u okrajových spojů. Z tohoto důvodu jeden pár spojů linky Ex5 končí svou jízdu v Děčíně, přestože Ministerstvo dopravy je připraveno zajistit jeho

objednávku až na státní hranici. Součástí linky je jeden pár přímých vlaků v relaci Budapest – Praha – Berlin, který je součástí pravidelné taktové struktury. Nad rámec rovnoměrné taktové nabídky v úseku Praha – Děčín je veden přímý spoj Wien – Praha – Berlin. Přestože v odpolední přepravní špičce vhodně doplňuje spojení z Prahy do Ústí nad Labem, tak jeho vedení nelze dlouhodobě garantovat právě s ohledem na závislost na obchodních rozhodnutích dopravce v zahraničí.

Tab. 8: Základní parametry linky Ex5 v období platnosti jízdního řádu 2021/20212

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Dolní Žleb, státní hranice 090 (E)	120 + vložený pár	120 + vložený pár	8	8	6-20 8-22	6-20 8-22

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je z pohledu objednatele dálkové dopravy

- zajistit spojení v relaci Praha – Ústí nad Labem v prokladu s vlaky linky R15 Praha – Ústí nad Labem – Cheb v souhrnném intervalu 60 minut a
- zajištění mezinárodního spojení Prahy a Ústeckého kraje a saské metropole Dresden s dalšími relacemi pokračujícími za tento železniční uzel.

Význam linky v rychlé regionální dopravě je malý, neboť v celé trase vlaku na území České republiky, je nabídka dálkové dopravy doplněna vlaky linky druhého přepravního segmentu R20 nebo vlaky regionální dopravy včetně přeshraničního úseku. V žádném úseku není linka integrována do regionálních tarifních systémů.

Z hlavního účelu linky vyplývá rovněž realizovaná zastavovací koncepce linky. Kromě krajských měst Ústí nad Labem a Praha je zastavování vlaků omezeno na příhraniční stanici v Děčíně. V Praze je zastavení realizováno ve stanicích *Holešovice* a *Hlavní nádraží*, v obou případech s vazbou na pražské metro, zejména v případě Holešovic i na tramvajové linky.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Přestože frekvenci cestujících ve vlacích linky Ex5 tvoří v řadě případů mezinárodní cestující, došlo po rozdělení původní průběžné linky Ex3 na dva úseky k posílení významu ve vnitrostátní dopravě. Kapacita vlakových souprav také díky zkrácení vozebního ramene může lépe reagovat na skutečnou potřebu. U linky jsou převažující nedenní dálkové vazby s týdenní špičkou. Pro denní dojížděku jsou však vlaky rovněž využívány v relaci Děčín – Ústí nad Labem.

Základní kmenovou soupravu pro hlavní relaci, kterou německý dopravce směřuje do Hamburku, tvoří 8 vozů (vůz 1. třídy, jídelní vůz a 6 vozů 2. třídy) a kapacita této vlakové soupravy je řádově 460 míst k sezení. Výjimky tvoří souprava vlaku Budapest – Berlin, jejíž kapacita je vyšší o jeden vůz 1. třídy z důvodu vyšší poptávky v ostatních úsecích jízdy, a souprava okrajového páru vlaku v trase Praha – Děčín, jejíž kapacita je snížena na úroveň odpovídající vnitrostátní poptávce v okrajovém čase. Vložený spoj Wien – Berlin je veden soupravou railjet linky Ex3. Ve výhledovém stavu je od jízdního řádu pro rok 2026 smluvní závazek dopravce nasadit nové soupravy s kapacitou až 500 míst k sezení.

Pro zajištění linky v úseku Praha – státní hranice by bylo teoreticky potřeba tři soupravy (vlivem dohody s německou stranou je potřebný počet souprav vyšší s ohledem na vedení linky mimo objednávku MD). Jednu soupravu navíc vyžaduje vložený přímý spoj Wien – Berlin (společná nabídka pro linky Ex3 a Ex5).

Konstrukční poloha linky

Okrajové podmínky, které vymezují časový prostor pro trasu vlaku v České republice, leží z určité části mimo území České republiky. Zároveň je však třeba respektovat základní konstrukční pravidla vlaků v České republice.

- Základní omezující podmínku linky tvoří uzel Dresden, kterého linka dosahuje v poloze L:00.
- V úseku Praha – Ústí nad Labem je linka vedena v prokladu s linkou R15, jejíž časovou polohu tímto výrazně ovlivňuje. Vlaky těchto linek dosahují stanice Praha hl.n. v blízkosti časové polohy X:30. Z pohledu objednatelů dálkové dopravy je tento stav žádoucí a naopak posun trasy vedoucí k rozšíření tohoto uzlu by výrazně komplikoval situaci v uzlu Ústí nad Labem a druhotně znemožňoval jednotnou minutovou trasu mezi linkami Ex5 a R15.

Prostřednictvím dlouhodobě stabilních okrajových podmínek je dodržena komfortní možnost přestupu v relacích tranzitujících stanicí Praha hlavní nádraží v době cca 20 minut.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V Praze linka Ex5 dosahuje uzlu 30. Hlavní systémovou vazbou je zachování tranzitní funkce ve spojení s linkou Ex3 (vazba na větev Praha – Budapest). Dále tvoří vazbu na linku Ex6 ve směru Plzeň, linku Ex2 ve směru Olomouc a má potenciál vytvořit velmi těsnou vazbu na R17 směr Tábor (dnes s delší přestupní dobou cca 20 minut vazba na Ex7).
- Ve stanici Ústí nad Labem jsou vytvořeny vazby na návazné spoje regionální dopravy především ve směru Teplice a Most.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: Současný smluvní vztah s dopravcem, který je uzavřen do roku 2029, a výhled investic do infrastruktury zachovává v tomto výhledovém období současné podmínky pro podobu linky. Proto v plánovacím období nepředpokládáme koncepční změny s tím, že od období platnosti jízdního řádu 2022/2023 se dopravce zavázal nasadit nové vlakové soupravy tvořící ucelenou vlakovou soupravu.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Současný stabilizovaný provozní koncept nevyžaduje žádné zásadní zlepšení parametrů infrastruktury a vozidlového parku nad rámec běžného udržení provozuschopnosti dráhy a pokrytí poptávky cestujících. Dokončení dílčích modernizačních staveb a vhodná koordinace přípravy jízdního řádu by měly přispět k rozšíření taktového uzlu v Praze s přínosem v podobě prodloužení doby obratu a zvýšení stability přestupních vazeb.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Zásadním mezníkem pro dálkovou dopravu v ose Praha – Dresden přinese až zprovoznění prvních úseků VRT. Současný předpoklad Správy železnic uvádí horizont roku 2029 jako nejbližší možný termín zprovoznění prvního úseku VRT Praha – Lovosice, přičemž skutečné datum realizace stavby bude ovlivněno velmi obtížnou územní a stavební přípravou. Do doby zprovoznění VRT není předpoklad takových změn okrajových podmínek, které by vedly ke změně provozního konceptu linky. Cílem je tak udržet současný stabilizovaný stav, který mimo jiné poskytuje rámec pro organizaci a navázání nižších segmentů dálkové dopravy nebo dopravy regionální. Drobné úpravy si mohou vynutit změny okrajových podmínek jízdy vlaků na německém území.

2.3.6 Linka Ex6 Praha – Plzeň – Cheb/ Německo

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka Ex6 tvoří v úseku Praha – Plzeň první přepravní segment dálkové dopravy a průběhu občanského dne je vedena v hodinovém taktu. Tato nabídka se soustředí na konkurenceschopné spojení Prahy a Plzně a zároveň svým pokračováním ve dvou větvích přibližuje další západočeské regiony k Praze. Dvouhodinový interval je nabízen z Plzně ve směru Mariánské Lázně – Cheb a druhý dvouhodinový interval pokračuje přes Domažlice na státní hranici se SRN (dále vlaky přebírá bavorský objednatel (*Bayerische Eisenbahngesellschaft*) v trase Furth im Wald – Schwandorf – Regensburg – München). Touto druhou větví je tak vytvořeno mezinárodní spojení Prahy a bavorského Mnichova. Zvolený provozní koncept se po svém vzniku oddělením linek Ex6 a R16 rychle stabilizoval co do podoby provozního konceptu, tak i poptávky cestujících.

Linka je vedena po infrastruktuře III. tranzitního železničního koridoru. Ten v úseku Beroun – Plzeň – Cheb již prošel modernizací. V rámci přestavby uzlu v Plzni jsou dokončovány etapy bez přímého vlivu na vedení linky Ex6. Poslední úsek, který doposud nebyl modernizován a jeho technický stav neumožňuje pokrýt všechny potřeby dálkové a regionální dopravy, leží mezi Prahou a Berounem. Jeho modernizace byla zahájena v úseku Praha-Smíchov – Praha-Radotín a v období do roku 2027 se předpokládá postupná modernizace ve zbývajících úsecích včetně klíčového mostu přes Vltavu v Praze. Průběh těchto staveb bude ovlivňovat provoz linky Ex6. Kromě prodloužení jízdní doby vlivem pomalých jízd a řízení sledu vlaků v jednokolejných úsecích jsou předpokládány i jízdy odklonem přes železniční stanice Praha-Krč a Praha-Vršovice.

Obdobný dopad na linku Ex6 bude mít připravovaná modernizace úseku Plzeň – Domažlice – státní hranice, která by měla probíhat mezi lety 2022 až 2029. Stavební omezení v tomto úseku se projeví častým vedením náhradní autobusové dopravy zpravidla v celé délce úseku.

Tab. 9: Základní parametry linky Ex6 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Plzeň 171, 170 (E)	60	60	17/18	17/18	5-24 5-24	5-24 5-24
Plzeň – Cheb 176 (E)	120	120	9	9	6-23 4-22	6-23 4-22
Plzeň – Domažlice – Německo 180 (N)	120	120	7	7	7-20 8-21	7-20 8-21

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním cílem provozování linky Ex6 je zabezpečení spojení nejvýznamnějších urbanizačních oblastí západních Čech, tj. Plzeňska a Chebska, s Pražským metropolitním regionem. Výraznou funkci plní vlaky linky rovněž v rychlé regionální dopravě pro spojení středisek regionálního a mikroregionálního významu s centry vyššího řádu (Prahou a Plzní) z hlediska denní frekvence. V neposlední řadě linka plní rovněž funkci v mezinárodní dopravě u spojení Praha – Plzeň – Mnichov 7 páry přímých vlaků. Pro spojení s Norimberkem lze využít přestupu ve stanici Schwandorf nebo ve stanici Cheb. Vlaky mezi Prahou a Mnichovem jsou objednávané na české i bavorské straně, v relaci Praha – Mnichov neexistují komerční dopravní služby v oblasti drážní dopravy, neboť stávající infrastruktura v zásadě neumožňuje služby provozovat na komerčním základě.

Zastavovací koncepce se v případě jednotlivých úseků liší. V úseku Praha – Plzeň tvoří linka první ze dvou přepravních segmentů dálkové dopravy. Tudíž se soustředí na rychlost a kapacitu pro spojení mezi Prahou a Plzní bez zastavení v nácestných stanicích. Vlaky zastavují ve stanicích Praha hl.n., Praha-Smíchov a Plzeň hl.n. Udržení této zastavovací koncepce je stěžejní pro udržení kvality a ekonomické rentability dvouvrstvé obsluhy. Výjimku tvoří okrajové vlaky, kdy nabídka obou linek Ex6 a R16 je méně četná a linky se ve svých úlohách částečně zastupují.

V úseku Plzeň – Cheb již linka tvoří jediný segment dálkové dopravy a její zastavení je realizováno ve stanicích *Plzeň – Jižní předměstí*, *Stříbro*, *Planá u Mariánských Lázní* (Tachov) a *Mariánské Lázně*. Vzhledem k časovým důvodům (potřeba krátiť cestovní dobu v úseku Plzeň – Cheb pro dosažení přestupního uzlu Cheb) a k odlišnému přepravnímu potenciálu železniční stanice Lázně Kynžvart oproti jiným bodům zastavení nelze zastavení v železniční stanici Lázně Kynžvart zajistit, s výjimkou okrajových vlaků.

V úseku Plzeň – Domažlice – Furth im Wald zastavují vlaky na českém území pouze v *Domažlicích* a také v *Holýšově*, kde svým zastavením kompenzují nedostatek kapacity dráhy pro vedení regionálních spojů. Toto zastavení je provedeno po dohodě s Plzeňským krajem jako dočasné do doby modernizace dráhy v úseku Plzeň – Domažlice – státní hranice.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Vlaky linky Ex6 jsou využívány cestujícími v dálkové dopravě především pro spojení s Prahou, popřípadě Plzní, ale také v rychlé regionální dopravě v rámci denních dojížděkových vztahů jednotlivých center na lince. Z hlediska relačních vztahů významných v dálkové dopravě je nejvýznamnější pokrytí poptávky v hlavní relaci Praha – Plzeň, kde se setkává týdenní i denní poptávka. Poté následují spojení Prahy nebo Plzně s regionálními centry Cheb, Mariánské Lázně, Domažlice. V případě dálkových cestujících je charakteristická týdenní špička v pátek, popř. ve čtvrtek z Prahy, v neděli a v pondělí ráno do Prahy. Se sezónními výkyvy pokrývá linka mezinárodní poptávku po spojení, která však v absolutním počtu není dominantní složkou. I přes negativní vlivy výlukové činnosti udržuje linka stabilní počet přepravených cestujících s potenciálem pro další růst.

Kapacita kmenové soupravy je v případě vlaků ve směru Cheb cca 290 míst k sezení (tj. 5 vozů); ve směru Bavorsko cca 240 míst k sezení (tj. 4 vozy). Spoje na chebském rameni jsou v období vyšší přepravní poptávky posilovány v celé délce své trasy nebo jen v úseku Praha – Plzeň. V případě bavorského směru je délka soupravy limitována na 4 vozy podmínkami konstrukce jízdního řádu v úseku Plzeň – Schwandorf, proto k jejímu posilování dochází v úseku Praha – Plzeň s vyšší četností.

V současné době jsou na 2 páry spojů v úseku Praha – Cheb nasazeny jednotky řady 680 Pendolino, které dopravce využívá k vedení přímých vlaků na severní Moravu. Pomineme-li tyto výkony, chebská větev linky vyžaduje pro zajištění provozu čtyři kmenové soupravy. Na větví vedené do Bavorska jsou soupravy řazeny z vozů obou dopravců. Na pokrytí těchto výkonů pouze na českém území je zapotřebí 4 vlakových souprav.

Od roku 2022 je dopravce smluvně zavázán nasadit na vlaky vedené mezi Prahou a Chebem nové vlakové soupravy s kmenovou kapacitou soupravy 330 míst k sezení.

Konstrukční poloha linky

Základním konstrukčním bodem celé linky je taktový uzel Plzeň hl.n. X:00.

V úseku Praha – Plzeň ovlivňuje konstrukci jízdního řádu požadavek na průjezd úsekem Praha – Beroun ve vzájemném 30 minutovém prokladu s linkou R16. Tento úsek je silně vytížen příměstskou dopravou a pravidelnost tras je nezbytnou podmínkou. Stanice Praha hl.n. je účelné dosáhnout s krátkou jízdní dobou pro dosažení vhodných vazeb východním směrem.

Chebská větev linky vychází z taktového uzlu Plzeň v poloze S:00. Minutovou polohu odjezdu a příjezdu určuje vazba s linkou R11. Na opačném konci ve stanici Cheb je určující dosažení vazby s linkou R29 v taktové poloze X:30. Umožní-li to konstrukce jízdního řádu, bude objednatel usilovat o posun křižování vlaků linky Ex6 ze stanice Chodová Planá do stanice *Mariánské Lázně*. V takovém případě bude nezbytné zohlednit podmínky udržení přípojné vazby v Plané u Mariánských Lázní.

Ve směru do Domažlic a dále do Německa ovlivňuje podobu provozního konceptu nutný přepřah lokomotiv v Plzni. Na českém území linka Ex6 dosahuje ještě systémového křižování ve stanici Domažlice S:00 a dále její trasu určuje podmínka dosáhnout směrových vazeb ve stanici Schwandorf.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Z hlediska linky Ex6 jsou důležité návaznosti na další linky dálkové dopravy ve stanici Praha hlavní nádraží. Zejména jde o linku Ex2 a s volnější přestupní dobou také linku Ex3.
- Jak již bylo uvedeno, linka Ex6 dosahuje ve stanici Plzeň hlavní nádraží taktový uzel X:00 s významnými vazbami na další spoje dálkové a regionální dopravy. V oblasti dálkové dopravy jsou to v uzlu S:00 vazby s linkou R25 ve směru Žatec a s linkou R11 v relaci České Budějovice – Cheb. V oblasti regionální dopravy jsou konstruovány přestupní vazby v poloze S/L:00 do všech významných směrů, tj. Horažďovice, Klatovy, Domažlice, Stříbro, Plasy, Rokycany.
- V železniční stanici Planá u Mariánských Lázní, je vytvořena přestupní vazba na vlaky regionální dopravy ve směru Tachov. V Chebu je vazba na vlaky linky R29 ve směru Norimberk a regionální vlaky ve směru Františkovy Lázně – Aš – Hof (D). V Domažlicích jsou v poloze S:00 zajištěny návaznosti na regionální dopravu.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: Současné smluvní zajištění linky Ex6 vyprší v závěru tohoto plánovacího období. V tomto období tak na lince Ex6 předpokládáme stabilizaci současného provozního konceptu.

Jeho podobu dočasně ovlivní modernizace dráhy mezi Prahou a Berounem, která prodlužuje jízdní dobu do Plzně a vede tak k uspořádání odjezdu vlaků z Prahy a k jejich pozdějšímu příjezdu. Po dokončení staveb je záměrem dosáhnout polohy odjezdu z Prahy hl.n. přibližně v X:50 a příjezdu symetricky přibližně v X:10. Další posun do polohy X:00 již naráží na limity infrastruktury, které v současném trasování neumožňují další zkrácení jízdní doby.

Provoz v úseku Plzeň – Domažlice – státní hranice ovlivní modernizace tohoto úseku, jejíž etapy budou probíhat po celou dobu tohoto plánovacího období. Část stavebních prací si vyžádá zavedení náhradní autobusové dopravy v delších časových úsecích. Přesná podoba opatření bude koordinována s dopravcem. Tyto výluková opatření budou navržena tak, aby neomezovala provoz v okolních úsecích, tj. zachovala takt v úseku Praha – Plzeň a nepřenášela zpoždění do zahraničního úseku linky. Dokončení stavebních prací v tomto úseku vytvoří nové podmínky pro tvorbu provozního konceptu, avšak až po skončení tohoto plánovacího období. Nadále bude pokračovat spolupráce s bavorským objednatelem.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Předpokládá se, že tato linka bude v cílovém stavu provozována po modernizované infrastruktuře, jejíž výstavba bude z velké části dokončena v závěru tohoto plánovacího období.

Zkušenosti z posledního období jasně ukazují slabá místa infrastruktury a četné případy drobných i velkých mimořádností vedou k vnímané nespolehlivosti celé linky Ex6. Tuto skutečnost umocňuje také probíhající modernizace dráhy a v neposlední řadě také dostupnost vozidel dopravce. Jako stěžejní proto Ministerstvo dopravy v tomto období vnímá následující.

- Dokončení rekonstrukce a modernizace úseku Praha – Beroun, které zvýší provozní spolehlivost.
- Modernizace v úseku Plzeň – Domažlice – státní hranice, která sníží tlak okrajových podmínek v úseku Plzeň – Schwandorf a připraví podmínky pro budoucí dosažení vhodnějších taktových uzlů.
- Podpora investic do zahraničního úseku dráhy pojižděného linkou Ex6.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Nové smluvní zajištění provozu bude zajištěno na základě dvou samostatných kontraktů, což bude spojeno také se vznikem nové linky s označením Ex36. Dosavadní označení Ex6 si ponechá linka Praha – Plzeň – Cheb, která bude součástí jednoho provozního souboru s linkou R16. Provoz mezinárodní linky Ex36 Praha – Plzeň – Německo (*Mnichov*) bude zajištěn na základě společné česko-bavorské smlouvy, tj. ve spolupráci Ministerstva dopravy a BEG (bavorského objednatele). Již dnes jsou oběhy obou ramen linky Ex6 z velké části nezávislé a tak nové smluvní zajištění na obou nově samostatných linkách bude spojeno pouze s drobnými změnami v provozní koncepci. Půjde především o úpravu rozsahu nabídky v okrajových částech dne, avšak bez dopadu na podobu základních konstrukčních podmínek. Prověřena bude rovněž zastavovací koncepce nové linky ve vztahu k přidanému zastavení v Plzni-Jižním předměstí. Změny dozná především kvalita služeb vlivem nasazení nově pořízených vozidel na linku Ex36 (na lince Ex6 do Chebu budou nové kmenové soupravy nasazeny již od roku 2022).

Ze strany infrastruktury budou po roce 2027 na české straně vytvořeny podmínky pro dosažení cílového stavu. Předpokládá se dokončení posledních etap investiční stavební činnosti. Rozhodující pro podobu linky Ex36 v tomto období bude situace na bavorském úseku dráhy. Kdy tamní provozovatel infrastruktury přistoupí k elektrizaci, či bude ve spolupráci objednatelů zvolen jiný model provozu linky, není dosud zcela zřejmé. Snahou je včetně krácení cestovní doby dosáhnout zvýšení kvalitativního standardu vlakových souprav. V případě linky Ex6 do Chebu se podmínky mění pouze v úseku Praha – Beroun, kde dojde ke zrychlení.

Další rozvoj nabídky spojení v ose dnešní linky Ex6 naráží mj. na limity kapacity infrastruktury v úseku Praha – Beroun a v pražském železničním uzlu. Změnu přinese až dokončení novostavby trati v úseku Praha – Beroun a zajištění dostatečné kapacity pro průjezd úsekem Praha-Smíchov – Praha hl.n.

2.3.7 Linka Ex7 Praha – České Budějovice – Rakousko

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka Ex7 zabezpečuje významné radiální spojení v ose Praha – Tábor – České Budějovice – Linz. V úseku Praha – České Budějovice tvoří nově od roku 2017 s linkou R17 dvouvrstvý systém dopravní obsluhy dálkovou dopravou. Základem linky jsou čtyři přímé spoje spojující Prahu a rakouský Linz, jenž je přestupním uzlem pro další cesty dálkovou dopravou v Rakousku, zejména ve směru Salzburg. V úseku Praha – České Budějovice jsou tyto spoje doplněny dalšími expresními vlaky. V období platnosti jízdního řádu 2020/2021 je vedeno v tomto úseku celkem až jedenáct párů expresních vlaků v pracovní den, přičemž vložené spoje k základnímu rastru rozšiřují nabídku v období zvýšené přepravní poptávky především v pracovní dny. S využitím jedné volné soupravy je veden jeden pár expresních vlaků z Prahy do Českého Krumlova. Cílovým stavem linky ve výhledu je celodenní nabídka expresních spojů mezi Prahou a Českými Budějovicemi v taktu 120 minut s posílením nabídky ve špičkovém směru vloženými spoji v polovičním taktu.

V úseku České Budějovice – Horní Dvořiště je nabídka vlaků linky Ex7 Praha – Linz doplněna nabídkou regionální dopravy České Budějovice – Linz (se systémovými přípoji v Českých Budějovicích z a do Prahy), která je zajišťována Jihočeským krajem, na interval vlaků přibližně 120 minut. Současná cestovní doba vlaku Praha – Linz dosahuje hodnoty 4 hodiny a 8 minut, přičemž s dokončením modernizace dráhy v úseku Sudoměřice – Votice a Soběslav – Doubí dojde v následujícím období pro její další zkrácení.

Tab. 10: Základní parametry linky Ex7 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den
Praha – České Budějovice 220 (E)	120 (60)	120 (60)	11	9 (sobota) 11 (neděle)	6-20 5-23	6-20 6-23
Č. Budějovice – H. Dvořiště, st.hr. 196 (E)	240	240	4	4	8-21 8-21	8-21 8-21

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním cílem linky Ex7 je

- spojení pražské metropole s oblastmi Českobudějovicka a Táborska a
- mezinárodní spojení České republiky s hornorakouským městem Linz, které leží na hlavním rakouském dálkovém železničním tahu Wien – Salzburg.

Výraznou funkci plní vlaky linky Ex7 nejen z hlediska občasných, ale i pravidelných dojížděk. Především jde o dojížděkové proudy Tábora a Českých Budějovic do Prahy, popřípadě v menší míře mezi Tábořem a Českými Budějovicemi.

Na území hlavního města je primárním bodem obsluhy výchozí stanice Praha hl.n. Jízda vybraných vlaků do stanice Praha-Holešovice je prvotně z technologických důvodů pro obrat soupravy a uvolnění kapacity Hlavního nádraží. Tato obsluha není požadavkem objednatele a přes její určitý význam, který je však nepomělně menší, než význam obsluhy Hlavního nádraží, nelze tuto obsluhu dlouhodobě garantovat. Naopak předpokladem pro budoucí rozvoj nabídky je budovaná zastávka Praha-Zahradní Město v případě atraktivní návazné dopravy.

Dále v úseku Praha – České Budějovice je zastavení realizováno pouze ve stanici Tábor. Ministerstvo dopravy nepředpokládá rozšíření stávajícího počtu zastavení jednak z důvodů konstrukce a stability

jízdního řádu, ale také vzhledem negativním dopadům na prodloužení cestovních dob cestujícím v dálkových relacích a omezené kapacitě vlakových souprav. V této souvislosti je nutné uvést, že Ministerstvo dopravy obdrželo žádosti o zavedení dodatečného zastavení ve stanici Veselí nad Lužnicí. S ohledem na koncepci dvousegmentové obsluhy, která předpokládá obsluhu této a podobných stanic nižším přepravním segmentem, a omezenou kapacitu souprav expresních vlaků nelze tuto obsluhu expresními vlaky systémově zajistit. Lze uvést, že svou kapacitou i systémovou koncepcí expresní vlaky mají jako hlavní klientelu cestující mezi Prahou, Tábořem a Českými Budějovicemi (v případě Českých Budějovic postupně i včetně návazných vazeb dle možností infrastruktury) a dále cestující ve směru Vyšebrodsko a Rakousko (Oberösterreich, Salzburg, případně další spolkové země). Naproti tomu spojení do stanic jako je Benešov u Prahy, Olbramovice (s návazností na Sedlčany a Votice), Planá nad Lužnicí, Veselí nad Lužnicí včetně všech přípojných vazeb a podobně zajišťují vlaky druhého přepravního segmentu, jejichž smyslem je právě obsluha těchto stanic.

V úseku České Budějovice – Summerau je počet zastavení v období platnosti jízdního řádu 2017 u čtyř párů expresních vlaků stabilizovaný. Ministerstvo dopravy předpokládá zachovat zastavení expresních vlaků v zastávkách a stanicích Velešín město, Kaplice (při předpokladu zajištění návaznosti autobusové dopravy Jihočeského kraje) a Rybník (přípoje ve směru Lipno nad Vltavou).

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka Ex7 tvoří v úseku Praha – České Budějovice první expresní segment dálkové dopravy, který cíleně soustřeďuje na dominantní přepravní úlohu – spojení v hlavních relacích mezi Prahou, Tábořem a Českými Budějovicemi. Přestože doposud nebyly dokončeny všechny stavby modernizace (především úsek Sodoměřice – Votice), tak je již několik let patrný potenciál linky Ex7 pro denní dojíždku v relaci Praha – Tábor. Z pohledu týdenní poptávky vystupuje jako dominantní relace Praha – České Budějovice, která v sobě spojuje poptávku pracujících a studentů s poptávkou cestujících za rekreací v Jihočeském kraji. Při srovnání je úsek z Tábora do Českých Budějovic obsazeností vytižen ze 2/3 ve srovnání s úsekem z Prahy do Tábora. Tento poměr v průběhu týdne kolísá podle převažujícího vlivu denní nebo týdenní dojíždky. Pokud jde o poptávku při cestách za rekreací, tak ta je realizována z velké části v celé délce z Prahy do Českých Budějovic.

Popsaný stav má v minulém období se zavedením dvousegmentového systému dopravní obsluhy dálkovou dopravou rostoucí tendenci, kterou v následujícím období podpoří dokončení již zmíněných staveb modernizace železničního koridoru.

Druhou úlohou linky Ex7 je mezinárodní spojení s rakouským městem Linz, na něž je úzce navázaná vnitrostátní obsluha úseku České Budějovice – Rybník, kde linka Ex7 tvoří jedinou vrstvu dálkové dopravy. Pro vnitrostátní cesty zastupuje linka částečně úlohu v segmentu rychlé regionální dopravy. Skloubení úlohy v mezinárodní a vnitrostátní obsluze není s ohledem na velikost poptávky v poměru k celkové kapacitě v rozporu. Při vzájemném porovnání je poměr mezinárodní a vnitrostátní poptávky vyrovnaný v závislosti na dnu v týdnu či denní době. Ve srovnání s výše popsaným úsekem do Prahy je objem poptávky v tomto úseku čtvrtinový až třetinový. Týdenní výkyv poptávky v tomto úseku je patrný na rozdíl od denní dojíždky, pro kterou linka svou časovou polohou netvoří atraktivní nabídku. Nárazově především v letních měsících dochází k nárůstu vlivem poptávky cest za rekreací v okolí Vyššího Brodu.

Posledním obsluhovaným úsekem linky Ex7 je jízda jednoho páru vlaků do Českého Krumlova. Díky takto nízké četnosti spojení a jeho časové poloze převažuje nedenní poptávka, což je ale hlavním účelem této relace. Především u zpátečního spoje do Prahy je díky časové poloze nezanedbatelný nárůst poptávky v rámci týdenní dojíždky a návratu z volnočasových aktivit. Provoz tohoto páru spojů je zajištěn bez nárůstu turnusové potřeby kmenových souprav s využitím soupravy vlaků vedených ve špičce pracovních dní. To zároveň předurčuje časovou polohu jízdy do Českého Krumlova a zpět.

Současný rostoucí stav poptávky odpovídá rozvoji nabídky v posledních letech, kdy se zavedl samostatný expresní segment odpovídající kvality, došlo ke zrychlení dráhy a průběžně byla navýšena četnost spojů. Pro budoucí období ještě tento potenciál není vyčerpán.

Kmenovou soupravu vlaku linky Ex7 tvoří 5 vozů (tj. cca 290 míst k sezení). Vybrané spoje především v úseku Praha – České Budějovice jsou posilovány jedním až třemi posilovými vozy. Pro zajištění provozu linky Ex7 včetně vedení vlaků do rakouského Lince je zapotřebí 8 kmenových souprav.

Konstrukční poloha linky

- Výchozím bodem pro konstrukci linky je dosažení taktového uzlu České Budějovice S:00 z hlediska provázání s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy. Stav v roce 2021 se této časové poloze blíží, avšak nedosahuje ji v optimální podobě. Snahou objednatele bude udržet maximum vazeb v uzlu při dodržení ostatních okrajových podmínek konstrukce trasy linky v úseku Praha – České Budějovice. Důležitou okrajovou podmínkou pro všechny vlaky dálkové dopravy je rovněž vjezd vlaků do stanice v Českých Budějovicích, kde dochází před S:00 k jízdě až čtyř vlaků v krátkém sledu za sebou, a to R11 ze směru Brno, R17 ze směru Praha, R11 ze směru Plzeň a Ex7 ze směru Praha. V opačném směru symetricky opakuje podobná situace na výjezdu z uzlu.
- Druhou konstrukční podmínku tvoří 30 minutový proklad s linkou R17 v úseku Praha – Benešov u Prahy, který je dán konstrukcí jízdního řádu s ohledem na hustou regionální dopravu. Časovou polohu tohoto prokladu ovlivňuje linka R17 svým klíčovým taktovým uzlem X:00 v Táboře.
- Přechodný vliv na konstrukci jízdního řádu představují omezení z důvodu nedokončených staveb modernizace koridoru nebo probíhajících stavebních prací. Konstrukce jízdního řádu musí zohlednit průjezd všech vlaků jednokolejnými úseky a zároveň doposud nedokončené úseky neumožňují plně využít parametrů trati.
- V úseku České Budějovice – Linz je klíčovým místem dosažení takového uzlu České Budějovice X:00 s číselnými přestupními vazbami. Ve směru ke státní hranici a do rakouského Lince je zájmem objednatele na české straně krácení cestovní doby. Z tohoto požadavku plyne poloha křižovacího bodu Horní Dvořiště L:00. Na rakouském území ovlivňuje jízdní řád hustá regionální doprava a z pohledu českého Ministerstva dopravy je prioritou sjednat vedení vlaků linky Ex7 až do Lince v trase s co možná minimem zastavení, nicméně na rakouské straně je rozhodující pozice rakouských úřadů, které předmětné vlaky objednávají.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Ve stanici Praha hlavní nádraží, které dosahuje v poloze těsně blízké uzlu S:00, má linka Ex7 těsnou přestupní vazbu s linkou R10 ve směru do Hradce Králové a dále volné přestupní vazby s linkou Ex1 (alternativně Ex2 u vložených spojů) východním směrem a linkou Ex5 (alternativně R15 u vložených spojů) ve směru severním. Vazby na regionální dopravu jsou významné, avšak vzhledem k vysoké frekvenci příměstské dopravy v Pražské integrované dopravě nejsou určující konstrukčně.
- Významné přestupní vazby jsou konstruovány v Českých Budějovicích, především v poloze S:00 na linky regionální dopravy ve směru Český Krumlov, České Velenice. Součástí je také vazba linek Ex7 a R11 v relaci Plzeň – Linz. Budoucí podoba těchto přestupních vazeb bude ovlivněna časovou polohou jednotlivých linek. Vazba na spěšné vlaky ve směru Rybník a Linz není u končících spojů linky Ex7 bezpečně navázána.
- Mezinárodní vlaky přijíždějí do uzlu Linz v poloze cca X:10 a odjíždějí cca v X:50. Ve stanici Linz Hbf. je možný přestup na dálkové vlaky ve směru Wien a s volnější přestupní dobou na dálkové vlaky ve směru Salzburg (uzel X:30). Další návaznosti jsou vytvořeny ve směrech *Selzthal* a *Salzkammergutbahn* (například do oblasti Gmunden/Hallstatt).

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Předpokládá se, že v průběhu tohoto plánovacího období dojde od prosince 2023 k uzavření nové smlouvy s dopravcem na zajištění veřejných služeb na lince Ex7. Linka bude součástí širšího kontraktu společně s linkami R17, R11, R31 a Ex32. Současně budou dokončeny klíčové stavby modernizace IV. TŽK. Tento časový horizont se jeví také jako vhodný pro naplnění dlouhodobě sledovaného cílového rozsahu nabídky linky Ex7 v celodenním taktu 120 minut v úseku Praha – České Budějovice.

Tyto změny se obejdou bez nutnosti měnit základní okrajové podmínky a další vlastnosti linky Ex7. Rozdíly proti současnému stavu se projeví ve zkrácení cestovních dob a stabilizaci nynějších taktových uzlů a systémových vazeb.

Plánované koncepční změny: Nezávisle na výše uvedeném horizontu změny smluvního zajištění předpokládáme v průběhu tohoto plánovacího období dosáhnout některých dílčích změn v podobě linky Ex7, které však budou v mezích základních okrajových podmínek. Tyto změny plynou především z efektů postupně dokončené modernizace úseků koridoru Soběslav – Doubí a Sodoměřice – Votice. Zkrácení cestovní doby umožní posunout na základě požadavku rakouské strany odjezd posledního vlaku z Lince do Prahy o hodinu později a dosáhnout pravidelné taktové trasy s odstupem 240 minut od předchozího spoje. Zároveň je s rakouskou stranou diskutován variantní model spojení, kdy by směr Linz – Praha byl posunut o dvě hodiny, a tedy by křižování vlaků probíhalo v železničních stanicích České Budějovice a Steyregg krátce před dosažením hlavního nádraží v Linci, o jehož realizaci se uvažuje v plánovacím horizontu tohoto dokumentu. Součástí této diskuse je také možnost prodloužení spojů linky Ex7 až do rakouského Salzburgu, které česká strana podporuje, avšak rozhodnutí v této věci je v kompetenci rakouského objednatele.

Samostatně bude průběžně hodnoceno vedlejší rameno linky do Českého Krumlova, jehož podobu může ovlivnit dohoda s regionálním objednatelem nebo dopravcem. Vliv na podobu tohoto ramene mohou mít oběhové souvislosti nebo podmínky pro nasazení vozidla nezávislé trakce. Dosavadní poptávka však nenavzděčuje negativnímu scénáři pro vývoj této relace.

Po dokončení modernizace dráhy v úseku Praha-Hostivař – Praha-Vršovice bude v následujícím období samostatně posouzeno přidané zastavení v nové zastávce Praha-Zahradní Město. Podmínkou takového zastavení je dostatečná návaznost páteřní městské dopravy.

Přestože Ministerstvo dopravy primárně zajišťuje objednávku linky pouze do stanice Praha hl.n., je dnes nedílnou součástí linky také jízda vybraných vlaků do stanice Praha-Holešovice z technologických důvodů. Záměrem Správy železnic je zbudovat novou odstavnou a obratovou kapacitu Praha-Malletova. V případě, že dopravce vyhodnotí tuto možnost obratu a provozního ošetření jako výhodnou pro potřeby linky Ex7, odstup vlakových souprav z Hlavního nádraží přesunut z holešovické stanice do tohoto nového odstavného nádraží. Tato změna není nijak vázána na ostatní rozvoj infrastruktury a linky. Rozhodující bude zprovoznění tohoto odstavného nádraží a technologické potřeby dopravce a také přidělení kapacity.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Cílový stav infrastruktury je dlouhodobě stabilizovaný a známý je rovněž harmonogram jejího dokončení. Pro toto plánovací období nevyžadují potřeby linky Ex7 její další rozvoj nad stanovený rámec. Ze strany vozby je záměrem objednatele dosáhnout kvalitativních parametrů stanovených pro linky expresního přepravního segmentu s přihlédnutím k odchylkám, jež vyplynou ze spolupráce s partnery na zajištění provozu v mezinárodní relaci. Na této lince bude zachován konvenční charakter vozby, tj. bez požadavků na nasazení vysokorychlostní vozby. S ohledem na postup modernizace dráhy bude v případě pořízení nových vozidel sledován požadavek maximální rychlosti 200 km/h.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Pro tento vzdálenější časový výhled očekáváme vliv dokončených staveb modernizace dráhy v úseku Nemanice – Ševětín a modernizace železničního uzlu České Budějovice včetně severního a případně i jižního výjezdu z uzlu. Tyto změny se projeví ve stabilizaci provozního konceptu linky a zlepšením podmínek konstrukce jízdního řádu pro celou oblast uzlu České Budějovice a přilehlé traťové úseky.

Jediný výrazný potenciál pro rozvoj linky lze spatřit v úseku České Budějovice – Linz, kde za předpokladu dostatečné poptávky cestujících a podpory objednatelů a dopravců obou států přichází do úvahy zahuštění nabídky linky Ex7 na takt 120 minut. Tato změna však není zakotvena k žádnému časovému horizontu.

Případné další úpravy provozního konceptu linky budou probíhat jako dílčí zásahy v mezích reakce na skutečnou poptávku.

2.4 Linky smíšeného (I.+II.) přepravního segmentu

2.4.1 Linka R8 Brno – Ostrava – Bohumín

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R8 Brno – Ostrava – Bohumín, hlavní osa spojující dvě největší moravské (resp. moravské a moravskoslezské) aglomerace ve východní části České republiky – Brno a Ostravu, je provozována v zásadě v jednodinovém intervalu v průběhu občanského dne. Všechny vlaky jsou vedeny v relaci Brno – Bohumín. S ohledem na disponibilní infrastrukturu i finanční možnosti objednatele je nabídka jednosegmentová. Obecným problémem linky je vyšší míra nestability způsobená neuspokojivým stavem infrastruktury a častými výlukovými činnostmi, které komplikují reálný průvoz vlaků po jednokolejné trati mezi Brnem a Přerovem, popřípadě intenzivní zatížení všemi segmenty dopravy v úseku Přerov – Ostrava.

Tab. 11: Základní parametry linky R8 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Brno – Ostrava – Bohumín 001, 300	60	60	17	17	4:30-23:30	4:30-23:30

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním úkolem linky R8 je spojení hlavních moravských metropolitních regionů, druhého a třetího největšího města České republiky. Doplňkovým úkolem linky je spojení všech mezilehlých oblastí regionálního významu, jako například Vyškovska, Kroměřížska, Přerovska atd., jakož i významných sídel v oblasti Novojičínska. Linky používají rovněž cestující v mezinárodní dopravě, směřující z Brna do Polska a na střední a severní Slovensko. Zastavovací koncepce je přizpůsobena skutečnosti, že převažujícím účelem linky je spojení významných aglomerací, které je nutné propojit s pouze doplňkovými funkcemi linky v rychlé regionální dopravě. Kromě cílových aglomerací, Brna a Ostravy (v Brně je realizováno zastavení na *hlavním nádraží* a v *Králově Poli*, v ostravské užší aglomeraci ve *Svinově*, *hlavním nádraží* a v *Bohumíně*) zastavují vlaky R8 ve *Vyškově*, *Kojetíně* (Kroměříž), *Přerově* a *Hranicích na Moravě*. V hodinovém intervalu zastavují vlaky linky R8 také v *Suchdole nad Odrou* (Nový Jičín a další přestupní vazby) a ve *Studénce* (přestup směr Kopřivnice, Bílovec). S ohledem na význam linky v národním i mezinárodním měřítku je nutné pokládat počet zastavení za zcela hraniční, který není možné dále rozšiřovat.

Vedení linky do stanice Brno-Královo Pole je vyvoláno technologickými potřebami dopravce a provozovatele dráhy, ale není sledovaným záměrem z pohledu objednatele.

Poptávka po cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Hlavní přepravní poptávka v trase linky R8 je mezi nejnámějšími metropolitními regiony na Moravě, s výrazným odstupem následuje spojení s Přerovem a dalšími regionálními centry na trase. Přepravní poptávka je na rozdíl od typických radiálních linek obousměrná, i přesto jsou však významnější přepravní proudy ve směru do/z Brna než do/z Ostravy. Frekvence cestujících je výrazně ovlivněna školskou dojížděnkou v přepravních týdenních špičkách ve čtvrtek a pátek, resp. v neděli, popřípadě pondělí. Linka je rovněž využívána pro potřeby denní dojížděky, především v relacích Vyškov – Brno a Suchdol nad Odrou/Studénka – Ostrava. Počet cestujících na lince je stabilizovaný. Poptávka po přepravě je po většinu občanského dne uspokojována vlaky s pětivozovými soupravami, tj. kapacitou asi 300 míst k sezení. Kmenová souprava je posilována v přepravně silných dnech.

Konstrukční poloha linky

Základní konstrukční rámec linky není na rozdíl od jiných linek prozatím pevně fixován taktovým uzlem. V zásadě vlaky R8 odjíždějí v X:02 z Brna hl.n., tato stanice však nemá povahu taktového uzlu. Poloha linky se nicméně ustálila vzhledem k infrastrukturnímu omezení, danému jednokolejným úsekem Brno – Přerov a možnostmi vjezdu a výjezdu do/ze stanice. Brno hl.n., ve stávající podobě.

Stávající stav sice umožňuje dosahovat jednohodinového taktu na lince R8, ovšem bez dalších dodatečných podmínek. To výrazně omezuje možnosti provázání této linky s dalšími linkami dálkové dopravy. Evidentní to je zejména v případě stanice Hranice na Moravě, kde není vytvořena vazba na Ex2 ve směru Vsetín – Žilina. Tento stav však není prioritně vyvolán činností objednatele, je infrastrukturní daností a nebude jej možné v krátké době změnit. Chybějící přestupní vazby jsou ale vždy řešeny náhradním způsobem, tak jsou například ve spolupráci se Zlínským krajem vytvořeny přípoje osobními vlaky směr Vsetín. V úseku Brno – Holubice jsou vlaky linky R8 oboustranně vedeny po dvoukolejné trati č. 340.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

Ve stanici Brno hl.n. existuje určitá část tranzitní frekvence, okrajové podmínky většiny radiálních linek jsou určeny však v místech mimo uzel Brno. Proto linky nevytvářejí v Brně i s ohledem na kapacitu brněnského hlavního nádraží jednoznačně definovanou skupinu. Cestující nicméně mají v Brně možnost přestupu na linku R9 ve směru Havlíčkův Brod a linku R11 ve směru Jihlava. Kótované vazby na regionální dopravu nejsou příliš významné vzhledem k vysoké frekvenci příměstské dopravy v IDS Jihomoravského kraje.

Krátce po minutě 30 zastavují vlaky předmětné linky ze směru Brno ve Vyškově na Moravě, v této stanici jsou vytvořeny vazby mezi vlaky linky R8 a autobusovými linkami IDS JMK. Další zastávkou vlaků linky R8 je Kojetín s návaznostmi do směrů Kroměříž, Hulín a Valašské Meziříčí.

Do Přerova přijíždí vlaky linky R8 ze směru Brno krátce před minutou 30. V Přerově je vytvořena přestupní vazba v relaci Olomouc (R13) – Přerov (R8) – Ostrava, snahou objednatele bude stávající ostré vazby mezi linkami R8 a R13 prodloužit. Kromě této přestupní vazby je v Přerově vytvořena také přestupní vazba mezi vlaky linek R8 a R18 v relaci Ostrava – Přerov – Luhačovice.

Spojení Brno – Hranice na Moravě – Vsetín je prozatím realizováno za pomoci přestupních vazeb mezi vlaky linky R8 a regionální dopravy v Hranicích na Moravě, kam vlaky linky R8 ze směru Brno přijíždějí v poloze krátce po 30. minutě. Dále je v Hranicích k dispozici také přestupní vazba mezi vlaky linek Ex2 a R8 v relaci Praha – Olomouc – Hranice na Moravě – Ostrava.

Vlaky linky R8 ze směru Brno zastavují ve stanicích Suchdol nad Odrou (krátce před celou hodinou) a Studénka (krátce po celé hodině). Suchdol nad Odrou a Studénka jsou přestupními uzly pro cestující do směrů Nový Jičín, Fulnek a Budišov nad Budišovkou, popř. Kopřivnice a Bílovec.

Ve stanici Ostrava-Svinov (cca v minutě 15) jsou k dispozici přípojně vazby regionální dopravou ve směrech Havířov a Opava, v Ostravě hl.n. ve směru Frýdek-Místek, s ohledem na četnost zajištění přípojně dopravy nepředstavují omezující faktor. V Bohumíně je návazné spojení ve směru Žilina prostřednictvím Ex1, zde však existuje relativně dlouhá přestupní vazba.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Linka R8 je od začátku platnosti jízdního řádu 2019/2020 provozována dopravcem RegioJet. Na základě platné smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících bude společnost RegioJet provozovat vlaky linky R8 až do konce platnosti jízdního řádu 2026/2027.

Plánované koncepční změny: Současný provozní koncept a časové polohy linky R8 sice nelze označit za optimální, s ohledem na omezené možnosti průvozu vlaků po trati č. 300 a omezení na vjezdu/odjezdu do stanice Brno hl.n. je nicméně v zásadě pro plánovací období stabilizovaný.

Jednou z možností, jak zkrátit jízdní doby vlaků linky R8 je změna křižování (výměna Němčic nad Hanou za Kojetín, křižování v Komořanech by zůstalo zachováno). Pokud by se provozní koncept upravil tímto způsobem, došlo by ke zkrácení jízdní doby v relaci Brno – Přerov cca o 5 minut. Uvedená varianta bude diskutována s provozovatelem dráhy i regionálními objednateli.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Pro toto plánovací období je podoba vazby vázána současným smluvním vztahem a odpovídá podobě a možnostem současné infrastruktury. V případě infrastruktury bude rozhodující průběh a dokončení modernizace trati Brno – Přerov, která má být v tomto plánovacím období zahájena.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Uvedené konstrukční obtíže jsou jedním z podpůrných důvodů pro zásadní infrastrukturní změny v relaci Brno – Přerov. Rekonstrukce této trati umožní zkrátit jízdní dobu mezi Brnem a Ostravou a v zásadě umožní v relaci Brno – Bohumín zavést dvousegmentovou dopravní obsluhu. Současné infrastrukturní plánování (ve formě schválené Studie proveditelnosti modernizace trati Brno – Přerov a Studie proveditelnosti VRT (Brno –) Přerov – Ostrava) předpokládá dokončení rekonstrukce trati v perspektivě roku 2030. Modernizace bude spočívat zejména ve zdvoukolejnění a zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h, čímž bude odstraněno křížování vlaků na jednokolejně trati a výhledově také dosaženo v relaci Brno – Ostrava jízdní doby 80 min (expresní spojení). Tato jízdní doba bude konkurenceschopná vůči silniční dopravě i po dokončení dálnice D 1/47 Brno – Ostrava. Další zrychlení bude možné po dokončení VRT Ostrava – Přerov.

2.4.2 Linka R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno

Základní charakteristika stávající nabídky

Tato linka je provozována ve dvouhodinovém intervalu v průběhu občanského dne, se špičkovými doplněními na interval 60 minut. S ohledem na stav a konkurenceschopnost drážní infrastruktury má v zásadě poněkud nižší význam klasická dálková (meziaglomerační) doprava, neboť relace Praha – Brno je realizována linkou Ex3 a v relaci Praha – Havlíčkův Brod/Jihlava konkuruje dálnice D1. Linka však vykazuje příznivé výsledky zejména ve spojení velkých sídelních oblastí nadregionálního významu.

Tab. 12: Základní parametry linky R9 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Havlíčkův Brod 230 (E)	120/60	120	12*	11*	6:00-23:00/ 5:00-22:00	6:00-23:00/ 5:00-22:00
Havlíčkův Brod – Brno 250 (E)	120	120	10*	8*	5:00-22:00/ 5:00-22:00	6:00-22:00/ 6:00-22:00

* první a poslední vlaky jsou vedeny jen v úseku Praha – Žďár nad Sázavou, Praha – Havlíčkův Brod, Praha – Čáslav, příp. Brno – Havlíčkův Brod a 1 víkendový pár vlaků zajišťuje spojení v relaci Praha – Havlíčkův Brod – Jihlava.

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Základním úkolem linky není primárně vzájemné spojení pražského metropolitního regionu a brněnské urbanizační oblasti národního významu, nýbrž obsluha mezilehlých urbanizačních oblastí regionálního významu Kolín, Kutná Hora, Havlíčkův Brod, Žďár nad Sázavou, Tišnov a dále propojení Prahy s urbanizačními oblastmi národního významu Jihlava.

Linka je fixována taktovým uzlem S:00 v Havlíčkově Brodě. Polohu v S:00 v uzlu Havlíčkův Brod je nutno zachovat s ohledem na regionální vazby. Krajské město Jihlava prozatím nemá zajištěné přímé pravidelné železniční spojení s Prahou, spojení je zajišťováno s přestupem v Havlíčkově Brodě, s výjimkou jednoho přímého páru vlaků Praha – Jihlava, který zajišťuje převoz týdenní frekvence.

Zastavovací koncepce linky je stabilizovaná. V úseku Praha – Havlíčkův Brod zastavují vlaky linky R9 ve městech Kolín, Kutná Hora, Čáslav, Golčův Jeníkov (na zastávce ve městě) a Světlá nad Sázavou. V úseku Havlíčkův Brod – Brno zastavují spoje linky R9 ve stanicích Přibyslav, Žďár nad Sázavou a Tišnov. Další zastavení vlaků linky R9 ve střední části trasy jsou potenciálně možná v případě úzké provázanosti se spoji regionální dopravy, objednávanými Krajem Vysočina, reálně navázanými na zastavující vlaky dálkové dopravy. V obou významných aglomeracích, Praze a v Brně je zajištěna obsluha ve dvou terminálech městské dopravy, v Praze na hlavním nádraží a v Libni, v Brně na hlavním nádraží a v Králově Poli. S ohledem na přepravní proudy je volen sedlový způsob zastavování vlaku kdy v předpolí velkých aglomerací (Praha, Brno) s četnou příměstskou dopravou je zastavování výrazně méně detailní a naopak v mezilehlé oblasti je zastavování „podrobnější“.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka R9 je jednou z linek dálkové dopravy ve větší míře využívanou denně dojíždějícími za prací, především pak z Kolínska (Kolín, Kutná Hora, Čáslav) do Prahy a Žďárska do Brna a dále i na kratší vzdálenosti (Kolín – Čáslav, Světlá n. Sázavou – Havlíčkův Brod apod.). Mezi nedenní frekvenci dojíždění lze zařadit především spojení z Havlíčkova Brodu, Žďáru n. Sázavou, popřípadě Jihlavy do Prahy, v opačném směru především z Havlíčkova Brodu do Brna. Vzhledem k vysokému podílu denně dojíždějících není u linky výrazný rozdíl v přepravní poptávce v rámci týdenní přepravní špičky tak jako u jiných linek dálkové dopravy. Průměrný denní počet přepravených cestujících na lince povolna od Prahy, resp. Kolína klesá, v úseku před Brnem dosahuje cca poloviny nejsilnějšího úseku linky, tj. Kolín – Kutná Hora. Poptávka po přepravě je po většinu občanského dne uspokojována vlaky se šestivozovými soupravami s kapacitou 300 míst ve druhé třídě a cca 50 míst v první třídě. Ve špičkách je prováděno posilování souprav až o tři vozy.

Pro zajištění současného provozu je potřebné nasazení 9 kmenových souprav, jejich počet výrazně ovlivňují vložené vlaky. Lze uvést, že v principu rozhodné jsou pro nárůst turnusové potřeby následující vlaky: (x6) 5:00 Havlíčkův Brod – Praha, s nárůstem turnusové potřeby o 1 kmenovou soupravu; (x6) 7:00 Havlíčkův Brod – Praha (v pondělí z Brna, v pracovní dny ze Žďáru, v 6 z Čáslavi), s nárůstem turnusové potřeby o 1 kmenovou soupravu; 15:20 (x+) Brno – Praha, s nárůstem turnusové potřeby o 1 kmenovou soupravu a 17:20 (x) Brno – Havlíčkův Brod, s nárůstem turnusové potřeby o 1 kmenovou soupravu. Souhrnná potřeba souprav by umožnila provoz v hodinovém intervalu po celý občanský den. S nástupem nových vozidel bude pro optimalizaci jejich proběhu nutná určitá optimalizace provozního konceptu, která zajistí přímé spojení s Jihlavou.

Konstrukční poloha linky

- Výchozím bodem pro konstrukci linky je dosažení uzlu Havlíčkův Brod v poloze S:00, (odvozeně uzel Jihlava S:30/L:30) aby bylo v Havlíčkově Brodu možné vytvořit úplné skupiny a zajistit provázání s linkami regionální dopravy. Tento uzel byl určen po dohodě s Krajem Vysočina se záměrem co nejvíce napojit vlaky linky R9 na vlaky regionální dopravy, proto v době platnosti tohoto dokumentu nelze očekávat změnu časových poloh vlaků v uzlu Havlíčkův Brod a proto jsou i časové polohy vlaků linky R9 v principu fixované.
- Druhým bodem, určujícím časové polohy linky R9 je přestupní vazba z/na linku R23 ve směru Ústí nad Labem, která umožňuje cestujícím ze severních a části středních Čech (např. Litoměřice, Mělník, Nymburk) do prostoru jižní Moravy. Z různých dopravně-technických důvodů je i časová poloha této přestupní vazby fixována a nelze jí bez dalekosáhlých zásahů do celého systému dálkové železniční dopravy v ČR měnit.

Železniční tratě, po kterých jsou vlaky linky vedeny, jsou sice v celé své délce elektrifikovány a trať Praha – Havlíčkův Brod – Brno je dvoukolejná, přesto jak v okolí uzlu Praha tak v okolí uzlu Brno jsou časové polohy linky výrazně ovlivňovány intenzivní regionální dopravou a vlaky linky R9 tak nemohou plně využívat technických možností jak trati, tak i provozovaných vozidel.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Ve stanici Praha hlavní nádraží je poloha R9 v uzlu X(S):00. Zde mají svůj význam přestupní vazby z vlaků dálkové linky R17 ze směru České Budějovice na vlaky dálkové linky R9 ve směru Havlíčkův Brod, dále těsná vazba na linku R16 ve směru Plzeň, která je ovlivněna výlukovou činností a volná přestupní vazba je na vlaky linek Ex5 a R15 ze směru Ústí nad Labem. K dispozici je dále hustá síť regionálních vlaků příměstské dopravy.
- V Kolíně je určující výše zmíněná směrová vazba mezi linkami R23 Ústí nad Labem – Kolín a R9 ve směru Havlíčkův Brod a symetricky zpět. Ve stanicích Kutná Hora, Čáslav, a zčásti i Golčův Jeníkov a Světlá nad Sázavou jsou zajištěny vazby regionální dopravou. S ohledem na odlehlost železniční stanice Kutná Hora hlavní nádraží od města je zajištění návazné dopravy do centra důležité. Na zastávce Golčův Jeníkov zastávka mají svůj význam návazné autobusové linky do Chotěboře.

- Důležitým přestupním uzlem linky R9 je Havlíčkův Brod, kam vlaky linky přijíždějí ze směru Praha v poloze X(S):00 a mají zejména důležité vazby ve směru Jihlava. Do Žďáru nad Sázavou přijíždějí vlaky linky R9 od Prahy v poloze S:29, přičemž je zde zajištěna přestupní vazba na regionální vlaky ve směru Nové Město na Moravě a symetricky také opačným směrem.
- Ve stanici Brno hlavní nádraží jsou zajištěny přestupní vazby na vlaky dálkové dopravy směr Ostrava s přestupní vazbou cca 20 minut. Objednatel dálkové dopravy by uvítal i vazbu na linku Ex3, která je však vzhledem k okrajovým podmínkám obou linek obtížně konstruovatelná.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Provoz linky je zajišťován na základě uzavřené smlouvy o veřejných službách s platností do konce platnosti jízdního řádu 2023/2024. V závislosti na výsledcích probíhajícího nabídkového řízení objednatel očekává uzavření přechodné krátkodobé smlouvy do zahájení provozu podle podmínek nabídkového řízení. Provoz na základě nabídkového řízení se podle současných předpokladů očekává od prosince 2025.

Plánované koncepční změny: Současné výchozí konstrukční polohy linky R9 v hlavních konstrukčních bodech (Kolín, Havlíčkův Brod) lze střednědobě charakterizovat jako v zásadě stabilizované. Linka je provozována na trati, kde jsou předpokládány rozsáhlé stavební práce, které přispějí k výraznému zvýšení komfortu cestování, ale nebudou mít trvalý dopad do podoby provozního konceptu. Objednatel předpokládá, že na základě nabídkového řízení dojde k úpravě provozního konceptu, která přinese pravidelné spojení krajského města Jihlavy s Prahou. Díky dvouhodinovému taktu v relaci Praha – Jihlava se celkově zrychlí a zvýší dostupnost hlavního města i ze střední části Kraje Vysočina. Rameno z Jihlavy bude dosahovat uzlu v Havlíčkově Brodě v S:00. Spojům pokračujícím do Brna bude vyhrazen uzel v L:00. Takt 2 h na brněnském rameni bude během přepravních špiček zkrácen na 1 h vloženými spoji do Havlíčkova brodu s přestupem na vlaky od Jihlavy. Ve stanici Jihlava bude zajištěna návaznost na linku R11 ve směru na Brno s významem pro spojení Praha – Třebíč.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Předpokládaný rozvoj provozního konceptu není podmíněn úpravami infrastruktury. Zároveň však platí, že modernizace současné dráhy přispěje ke zvýšení komfortu a spolehlivosti linky. Mezi zásadní přínosy lze uvést zbudování Hlízovské spojky pro bezkolizní průjezd uzlem Kolín ve směru Brno a peronizaci stanice Čáslav, kde by další přidanou hodnotu stavby mohla přinést možnost rychlého odpojení a připojení posilové kapacity linky R9. Objednatel předpokládá obnovu vozidlového parku v souvislosti s nabídkovým řízením na zajištění provozu, kdy na linku budou nasazena nová vozidla splňující požadavky pro 2. segment dálkové dopravy, tj. druhý sloupec tabulky parametrů v kapitole 3 tohoto materiálu.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Provoz linky je předpokládán podle smlouvy uzavřené na základě nabídkového řízení na období 15 let, která bude determinovat podobu provozu linky i v dlouhodobém výhledu. Provozní podobu linky do budoucna ovlivní dostavba jednotlivých dílčích částí VRT. Objednatel předpokládá využití VRT Polabí hned po jejím zprovoznění, včetně obsluhy terminálu Praha-Východ. Další změny provozního konceptu a linkového vedení přinese otevření dalších úseků VRT Praha – Brno.

2.4.3 Linka R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R10 zajišťuje významné radiální spojení z Prahy do oblasti Královéhradeckého kraje. S ohledem na vytížení kapacity prvního tranzitního koridoru zejména v úseku mezi Prahou a Kolínem není reálná obsluha Královéhradeckého kraje přímými vlaky přes Pardubice, a proto je nabízeno spojení přes Nymburk. Vedle cestujících v meziregionální přepravě využívají vlaků této linky velmi silně i cestující v regionální dopravě, a to zejména při cestách do Prahy (z Nymburka, Poděbrad) a do Hradce Králové.

Tab. 13: Základní parametry linky R10 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Hradec Králové 010, 060, 231, 020 (E)	60	60	16	15	5:15-22:15/ 5:45-21:45	6:15-22:15/ 6:45-21:45
Hradec Králové – Trutnov 031, 032 (N)	120	120	8	8	6:00-20:00	6:00-20:00

S ohledem na rozvrstvení přepravních proudů pokračuje část vlaků této linky přímo do Trutnova jako střediska s druhým nejvyšším přepravním potenciálem pro železniční dopravu v Královéhradeckém kraji, zároveň regionální doprava zajišťuje optimalizované přípojné vazby ze dvou dalších velmi významných směrů, a to z oblasti Týniště nad Orlicí (přestupní vazby v Hradci Králové) a z oblasti Náchodska a Broumova (přestupní vazby v přípojné stanici Starkoč).

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení z Hradce Králové, dalších významných sídel Královéhradeckého kraje Trutnova, Náchoda, Jaroměře, a sídelních oblastí tohoto kraje Rychnovska, Broumova (zčásti ve spolupráci s regionální dopravou) do Pražského metropolitního regionu. Sekundární význam linky je i pro rychlou regionální dopravu, která využívá linky R10 k jízdám z Nymburka a Poděbrad do Prahy a k cestám po Královéhradeckém kraji. V úseku Hradec Králové – Trutnov proto uspokojivě existuje společný produkt s Královéhradeckým krajem, jehož výsledkem je zajištění hodinového intervalu po celou dobu občanského dne. Jak již bylo uvedeno, vlaky regionální dopravy rovněž zajišťují návaznosti ve směru Týniště nad Orlicí a Náchod/Broumov. Z dlouhodobého sledování chování cestujících se stejně jako u jiných radiálních relací jeví jako nezbytné, nabídnout spojení mezi Hradcem Králové a Prahou cestujícím v intervalu 60 minut. Tento cíl není v současné době zcela plně dosažen s ohledem na disponibilní finanční prostředky, nicméně v přepravně silných obdobích dne jezdí vlaky v pravidelném hodinovém intervalu.

Zastavovací strategie by měla být přizpůsobena skutečnosti, že hlavním účelem vlaku je zajistit rychlé spojení mezi Prahou a Hradcem Králové, a teprve doplňkově vlak zajišťuje regionální přepravní vztahy. Je však skutečností, že v minulosti na trati 020/231 obsluhovaly vlaky R i sídla nižšího hierarchického významu, s průměrnou vzdáleností zastávek cca 19 km. V minulosti nebyly dopravní služby na železnici v relaci Praha – Hradec Králové vystaveny tak silné konkurenci jiných způsobů přepravy (např. využívajících dálnice D11). V současné době je minutová poloha vlaků R mnohem významnější než v minulosti. Zastavovací koncepce je ustálena na zastavení v Nymburku hl.n., Poděbradech a Chlumci nad Cidlinou. Obsluha stanice Lysá nad Labem není z hlediska objednatele dálkové dopravy nezbytná. K zastavení vlaků může dojít v případě, že k němu budou jiné důvody hodné zvláštního zřetele, např. frekvenčně významný přestup na regionální dopravu. Zastavovací strategie vede ale nutně k obtížné konkurenceschopnosti s dálnicí D11. S ohledem na zajištěné přípojné vazby ji objednatel dálkové dopravy akceptuje a není připraven ji jakkoli rozšiřovat.

V úseku Hradec Králové – Trutnov již není tak silný tlak na jízdní dobu, a proto je se zvyšující se vzdáleností od Hradce Králové možné vyjít více vstříc detailnější obsluze území, vlivem toho zastavují vlaky R10 v Jaroměři, České Skalici, Starkoči (vazba na Náchod a na Broumovsko), v Červeném Kostelci, ve Rtyni v Podkrkonoší, Malých Svatoňovicích a Velkých Svatoňovicích a v samotném Trutnově ve dvou obslužných bodech. Podobnou zastavovací koncepci mají v této trase souběžně spěšné vlaky v objednávkě Královéhradeckého kraje, které společně s vlaky linky R10 tvoří jednu vrstvu páteřního spojení v úseku Hradec Králové – Trutnov.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Pro linku R10 je charakteristický vyšší podíl denně dojíždějících cestujících za prací a do škol. Především se jedná o přepravní poptávku z Nymburska a Poděbradska do Prahy, z Chlumce nad Cidlinou (s dalšími návaznostmi) do Hradce Králové. Podobně je tomu také na rameni Hradec Králové – Trutnov, kde linka plní funkci v rychlé regionální dopravě s převažujícím podílem denně dojíždějících. V oblasti dálkových vztahů jsou nejintenzivnější vztahy v relaci Hradec Králové – Praha,

dále z významných nácestných stanic linky v oblasti východních Čech do Prahy, především Trutnova (odpovídá cca 10 % cestujících z Hradce Králové) a center z Náchodska. Vzhledem k vysokému podílu denně dojíždějících není u linky výrazný rozdíl v přepravní poptávce v rámci týdenní přepravní špičky tak jako u jiných linek dálkové dopravy. V turistické sezóně a o víkendech je však patrná zvýšená poptávka cestujících vzhledem k návaznostem linky do oblasti Krkonoš.

Vývoj počtu cestujících na lince se liší podle sledovaných úseků. Nejvyšší přepravní výhony linka zaznamenává v relacích s denně dojíždějícími do Prahy, tj. od Poděbrad. Počet cestujících z Hradce Králové do Prahy zaznamenal v minulém období nárůst zejména na konci víkendové špičky. Nárůst počtu cestujících z Hradce Králové je možné přisuzovat zrušení přímých autobusových spojů. K poklesu počtu cestujících docházelo v úseku dále na Trutnov, což bylo pravděpodobně způsobeno výlukovou činností během rekonstrukce stanice Jaroměř.

Délka kmenové soupravy vlaku je s ohledem na výše uvedené přepravní proudy stanovena na čtyřvozovou soupravu, aktuálně s cca 250 místy v druhé třídě a cca 30 místy v první třídě. S ohledem na kombinaci s příměstskými cestami z Nymburka a Poděbrad jsou však špičkové vlaky výrazně posilovány, a to zejména v pracovních dnech, až čtyřmi dalšími vozy vedenými v úseku Hradec Králové – Praha. Na zajištění stávajícího modelu provozu je zapotřebí alespoň 7 kmenových souprav bez záložní soupravy.

Konstrukční poloha linky

Základní konstrukční podmínkou je dosažení uzlu X:00 v Hradci Králové, přičemž vlaky v S:00 dále pokračují do a z Trutnova. Tato poloha je upřesněna křížováním na jednokolejné trati v X:30 ve stanici Chlumeck nad Cidlinou (jízdní doba Hradec Králové hl.n. – Chlumeck nad Cidlinou je cca 20,5 minuty). Tím se vytváří určitý časový prostor pro uzel Hradec Králové (X:50/X:04), který se u vlaků směr Trutnov využívá pro realizaci přepřahu elektrické lokomotivy na vozidlo nezávislé trakce. Při okrajové podmínce X:30 Chlumeck nad Cidlinou dnes nelze dosáhnout uzlu Nymburk čistě v X:00, využívá se existence dvoukolejné tratě v úseku Velký Osek – Nymburk a poloha vlaků v Nymburce je na vjezdu X:00 a na odjezdu X:55, křížování 2 minuty za uzlem. S ohledem na stav stanice s úroňovými nástupišti u hlavních kolejí je to víceméně i stav žádoucí. Změní se po realizaci Libické spojky, kdy se naopak vysune z uzlu Nymburk ve směru Praha. Následující vedení vlaku ve směru Praha je vedeno s ohledem na minimální rušení regionální dopravy s příjezdem v X:49, odjezd X:11.

Rameno Hradec Králové – Trutnov je konstruováno s ohledem na systémové křížování vlaků R v Malých Svatoňovicích v L:00 a křížování vlaků R s spěšnými vlaky v blízkosti S:30/L:30 ve stanici Česká Skalice. Tím je dána poloha vlaků v Hradci Králové hl.n. (L:55/S:04) i cca 80minutový obrat souprav v hlavním nádraží v Trutnově (L:20/S:42).

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V Praze hl.n. je zajištěna přípojná vazba ze směru Plzeň z linky R16, ze směru České Budějovice linkami R17 a těsnou vazbou pomocí Ex7 a vazba od Ústí nad Labem linkami Ex5 a R15. Vazby na regionální dopravu mají s ohledem na četnost zajištění spojení regionální dopravou spíše podružný charakter.
- V Nymburce je zajištěna směrová vazba na linku R22 pro zajištění spojení Mladá Boleslav – Hradec Králové. Osobní vlaky zajišťují přípoje směr Jičín
- V uzlu Chlumeck nad Cidlinou jsou zajištěny oboustranné přestupní vazby na linku spěšných vlaků v objednávkě Královéhradeckého a Středočeského kraje, a to jak v relaci Praha (R10) – Chlumeck nad Cidlinou (Sp) – Nová Paka a dále do Podkrkonoší, tak i doplňkově v relaci Kolín (Sp) – Chlumeck nad Cidlinou (R10) – Hradec Králové, což má však s ohledem na vazbu přes Pardubice pouze doplňkový význam.
- Uzel Hradec Králové poskytuje přípojně vazby ve směru Týniště nad Orlicí, střídavě spěšnými a osobními vlaky. U spojů končících ve stanici Hradec Králové hl.n. je zajištěna vazba směr Turnov a Svoboda nad Úpou spěšnými vlaky v objednávkě kraje. Ostatní vazby mají s ohledem na četnost obsluhy regionální dopravou spíše podružný charakter. Regionální objednatel zajišťuje ve stanici Staroč zásadní vazbu spěšných vlaků (S:38/42; L:18/22) ve směru Náchod

a dále do oblasti Broumovska. Konečně v cílové a výchozí stanici vlaků, Trutnově hl.n. jsou zajištěny cca dvacetiminutovou přestupní vazbou přípoje ve směru Svoboda nad Úpou (uzel X:00) s další autobusovou vazbou do Janských Lázní a Pece pod Sněžkou. Během frekvenčně významných hodin v pracovní dny je zajištěna vazba ve směru Vrchlabí, délka přestupní vazby je závislá na vedení ostatních vlaků do Kunčic nad Labem.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Provoz linky ve střednědobém horizontu je zajištěn na základě uzavřené smlouvy o veřejných službách, která je uzavřena od jízdního řádu 2021/2022 na 7 let, tedy do prosince 2028. V tomto střednědobém období nepředpokládáme koncepční změny. Předmětná smlouva zajišťuje mírné zlepšení vozidlového parku nasazovaného na lince. Ve druhé polovině střednědobého plánovacího období by na střední části linky měly být zahájeny práce na modernizaci infrastruktury, které budou mít dopad na provoz linky.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Plánované koncepční změny: Podobu provozního konceptu z dlouhodobého hlediska ovlivní termíny dokončení modernizačních prací. Po dokončení úprav infrastruktury Velký Osek – Hradec Králové by měla infrastruktura zajistit dostatečnou kapacitu i parametry pro zavedení expresního segmentu v úseku Praha – Hradec Králové. Linka Ex10 Praha – Hradec Králové – Trutnov bude zajišťovat rychlé spojení Královéhradecka s Prahou. Pro výjezd z Prahy by linka měla využít VRT Polabí. Zatímco rychlé spojení do Hradce Králové by bylo zajištěno bez zastavení, severně od Hradce Králové by linka měla převzít detailnější obsluhu území podle současné linky R10. Konkrétní podoba obsluhy bude záviset na stavu dopravní infrastruktury v zájmovém území. Linka Ex 10 by měla dosahovat Hradce Králové v X:00. Obsluhu regionálních a mikroregionálních středisek mezi Prahou a Hradcem Králové zajistí linka R30 se shodnou zastavovací politikou, jako má nynější linka R10. Časová poloha linky se bude odvíjet od dosažení uzlu v X:30 v Chlumci nad Cidlinou, v jehož důsledku bude přijíždět do Hradce Králové na široký uzel v X:00.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Postupné zlepšování infrastruktury obnovou nebo investičními akcemi je pro úspěšnost linky s ohledem na parametry silniční infrastruktury nezbytné. Příspěvkem pro dosažení konkurenceschopnější jízdní doby je rovněž vybudování Libické spojky, urychlující vedení vlaků v prostoru severovýchodně od Velkého Oseka. Zároveň je žádoucí zvýšení traťové rychlosti ve směrově příznivých úsecích trati. Většinu požadavků vyřeší modernizace dráhy Velký Osek – Choceň, včetně Libické spojky, i úprava traťového úseku Lysá nad Labem – Nymburk hl.n. Severně od Hradce Králové je vhodné sledovat další zkrácení jízdních dob plynoucí z úprav infrastruktury a nasazení vhodných vozidel. Jako vhodný by bylo možné označit posun křižovacích bodů vlaků R/Ex10 blíže k Trutnovu do stanic Staroč a Trutnov-Poříčí nebo Střed. Zároveň zde lze podpořit výstavbu Vysokovské spojky, která by v případě její ekonomické realizovatelnosti umožnila výrazně kvalitnější dopravní řešení v relaci Hradec Králové – Náchod. Změny v provozním konceptu budou doprovázeny nasazením nových vozidel na obě výše popsané linky.

2.4.4 Linka R15 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R15 je provozována v intervalu 120 minut v průběhu celého občanského dne. Linka má *smíšený charakter* mezi prvním a druhým přepravním segmentem. Na trati 090 v relaci Praha – Ústí nad Labem tvoří společně s mezinárodními vlaky linky Ex5 nabídku expresního přepravního segmentu v souhrnném intervalu 60 minut. V úseku Ústí nad Labem – Cheb je provozován pouze jeden segment dálkové dopravy a i s ohledem na charakter osídlení je četnost zastavení vyšší. V úseku z Ústí nad Labem jsou vlaky linky R15 doplněny spěšnými vlaky v objednavce Ústeckého kraje tak, aby byla v období přepravních špiček vytvořena nabídka v intervalu 60minut.

Stávající provozní koncept linky je po dostavbě prvního železničního koridoru stabilizován. Průběžně dochází k obměně vozidlového parku završené nasazením nových vozů od roku 2022. Dočasná omezení s dopadem do podoby jízdního řádu přinášejí stavby modernizace dráhy, které postupně probíhají v celé délce úseku Ústí nad Labem – Cheb.

Tab. 14: Základní parametry linky R15 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Ústí nad Labem 090 (E)	120	120	10	9	5:30-0:00/ 5:00-22:30	5:30-23:00/ 5:00-22:30
Ústí nad Labem – Cheb 130, 140 (E)	120	120	9*	8*	4:30-22:00 4:30-21:00	6:30-22:00 6:00-21:00

* 1 pár vlaků ukončen/výchozí z železniční stanice Chomutov

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky R15 je zajistit

- (1) rychlé spojení pražského metropolitního regionu a významných center nadregionálního a regionálního významu v Podkrušnohoří, především pak oblasti ústecko-teplické aglomerace, jejíž dostupnost po železnici je při spojení s Prahou časově konkurenceschopná silniční dopravě, a
- (2) vzájemné spojení center v ose Ústí nad Labem – Chomutov – Karlovy Vary – Cheb.

Zastavovací koncepce je vzhledem k rozdílnému účelu v úsecích Praha – Ústí nad Labem a Ústí nad Labem – Cheb odlišná. V úseku Praha – Ústí nad Labem je dopravní obsluha dálkovou drážní dopravou zajištěna dvěma přepravními segmenty, kdy je expresní segment tvořen prokladem linek R15 a Ex5 a rychlíkový (obslužný) segment představují vlaky linky R20, které zastavují v nácestných stanicích s potenciálem pro obsluhu dálkovou dopravou. Uvedený koncept ovlivňuje zastavovací strategii, kdy vlaky expresního segmentu systémově v úseku Praha – Ústí nad Labem nezastavují v nácestných stanicích, které jsou obslouženy linkou R20. Tento provozní koncept umožňuje dosáhnout do Podkrušnohoří konkurenceschopné cestovní doby, což je zřetelné na přepravní poptávce.

V úseku Ústí nad Labem – Cheb je zastavení realizováno ve všech bodech dálkové dopravy v rámci jednosegmentové obsluhy, tj. ve stanicích *Teplice v Čechách, Bilina, Most, Jirkov zastávka, Chomutov město, Chomutov, Kadaň-Prunéřov, Klášterec nad Ohří, Ostrov nad Ohří, Karlovy Vary, Chodov, Sokolov, Kynšperk nad Ohří*. Z hlediska obratu cestujících lze zastavení rozdělit do dvou skupin. První skupina je tvořena zastavením ve střediscích nadregionálního a regionálního významu – Teplice, Chomutov (stanice Chomutov, Chomutov město a Jirkov zastávka), Cheb, Most, Karlovy Vary a Sokolov. Druhá skupina zahrnuje mikroregionální centra s nižším obratem cestujících Kynšperk nad Ohří, Ostrov nad Ohří, Kadaň-Prunéřov a Chodov.

Okrajové spoje linky R15 mají rozšířenou četnost zastavení, kterou doplňují nabídku spojení v nižším přepravním segmentu. Obslouženy jsou tak i Kralupy nad Vltavou, Roudnice nad Labem a Lovosice jako prolnutí nabídky spojení s linkou R20. V úseku Ústí nad Labem – Bilina na základě dohody s Ústeckým krajem obsluhuje vybrané zastávky první ranní spoj v pracovní dny do Chebu.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka R15 je charakteristická pokrytím více typů přepravní poptávky. V relaci Praha – Ústí nad Labem – Teplice je využívána pro spojení s Prahou, přičemž pro vzdálenější relace (Praha – Most, Praha – Chomutov) se konkurenceschopnost železnice snižuje. To lze ilustrovat na počtu přepravených cestujících z Mostu, resp. Chomutova do Prahy, která se rovná cca 10-20 % frekvence Teplice – Praha. Spojení s Prahou má v převážné většině charakter týdenní dojížděky, přesto ani denní dojížděka z Ústí nad Labem a Teplice není zanedbatelná. V posledním období je znatelný vliv dokončené výstavby dálnice D8, což se projevilo poklesem nebo zastavením růstu poptávky po spojení. Vývoj trendu bude možné objektivně zhodnotit až s delším časovým odstupem.

Druhou skupinu přepravní poptávky zajišťované linkou R15 tvoří jednak vztahy mezi hlavními centry Ústeckého a Karlovarského metropolitního regionu a zároveň v nemalé míře denní dojížděkové proudy v rámci metropolitních regionů (např. Most – Chomutov, Ostrov – Karlovy Vary atd.). Z hlediska vývoje

počtu cestujících je linka stabilizovaná, s mírným nárůstem v posledních několika letech. Vytížení linky v úseku Ústí nad Labem – Cheb pozvolna klesá směrem k Chebu.

Typická kapacita souprav linky R15 je cca 230 míst k sezení ve 4 vozech kmenové soupravy, která je v přepravních špičkách posilována zpravidla jedním nebo dvěma vozy. Od roku 2022 se očekává nasazení nových ucelených 5 vozových souprav. Na zajištění provozu linky je třeba pěti kmenových souprav.

Konstrukční poloha linky

- Výchozím bodem pro konstrukci linky R15 je dosažení hodinového prokladu s linkou Ex5 v úseku Praha – Ústí nad Labem. Určující v tomto úseku jsou tak okrajové podmínky linky Ex5 vázané uzlem Dresden.
- Poloha vlaků v úseku Ústí nad Labem – Cheb je dána výše uvedenou okrajovou podmínkou na straně jedné a směrovou vazbou na linku R29 Cheb – Nürnberg ve stanici Cheb X:30 na straně druhé. Těmito podmínkami je vymezena cestovní doba pro linku R15 v úseku Ústí nad Labem – Cheb. Za současných podmínek je dosažení obou podmínek velmi těsné vlivem výluk prodlužujících cestovní dobu.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Stanice Praha hl.n. dosahují vlaky linky R15 v časové poloze blízké X:30. V této stanici jsou zajištěny přestupní vazby na linky Ex3 směr Brno, R18 směr Olomouc, Ex6 směr Plzeň, případně Ex7 směr České Budějovice, kterou má ve výhledu potenciál nahradit velmi těsná vazba s linkou R17) a další volnější vazby. Vazby na regionální dopravu nejsou příliš významné vzhledem k vysoké frekvenci příměstské dopravy v systému Pražské integrované dopravy.
- V železniční stanici Ústí nad Labem je vytvořena pravidelná optimalizovaná směrová vazba na vlaky dálkové dopravy linky R14 Ústí nad Labem – Liberec – Pardubice pro relaci Cheb – Ústí nad Labem – Liberec. V oblasti regionální dopravy jsou na vlaky R15 ve směru do Prahy zajištěny volné přípoje od osobních vlaků ze směru Děčín a Most.
- V oblasti Podkrušnohoří jsou vytvořeny četné vazby na regionální dopravu. V úseku mezi Ústím nad Labem a Kláštercem nad Ohří je na tuto linku navázáno množství autobusových linek integrovaného systému Dopravy Ústeckého kraje. Díky dopravní koncepci Ústeckého kraje jsou tyto vazby dlouhodobě stabilní.
- Ve stanici Cheb tvoří vlaky linky R15 společně s vlaky linky Ex6 směrovou přestupní vazbu na linku R29 ve směru Nürnberg. Touto přestupní vazbou je zajištěno spojení Podkrušnohoří a Plzeňska s Německem. Dále je ve stanici Cheb zajištěna vazba regionální dopravou ve směru Františkovy Lázně – Aš – Hof (D).

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: Rozšíření nabídky spojení v minulém období přineslo doplnění spojů v okrajových časech a současná podoba tak představuje co do rozsahu i vazeb cílový stav linky R15. Vnějšími vlivy může dojít k narušení současné koncepce, především přesného prokladu s linkou Ex5. Ani takové okolnosti by však zásadně nezměnily rozsah nabízených služeb. Současný smluvní vztah je uzavřen do roku 2029.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Z pohledu rozvoje tak bude stěžení pokračovat ve stabilizaci provozního konceptu prostřednictvím modernizace vozidlového parku, ke které dojde v průběhu roku 2022, a modernizace infrastruktury v úseku Ústí nad Labem – Cheb. Ta již průběžně probíhá v dílčích úsecích a dokončení modernizace všech staveb se předpokládá až ve 30. letech, tj. mimo tento plánovací horizont.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Nastavený provozní koncept je východiskem i pro toto plánovací období a případné změny budou vyvolány vnějšími vlivy, např. změnou okrajových podmínek nebo novými příležitostmi.

Zásadní změny očekáváme až s plánovanou výstavbou VRT v úseku Praha – Lovosice.

2.5 Linky druhého přepravního segmentu

2.5.1 Linka R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň

Výhledově: R11 Brno – Jihlava – České Budějovice
R31 České Budějovice – Plzeň

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R11 zahajuje skupinu různých spojení v rámci České republiky s převažujícím tangenciálním charakterem, které jsou zajišťována výhradně *druhým přepravním segmentem*, přičemž není zpravidla ambice k těmto tangentám vybudovat vyšší přepravní segment. Konkrétně tato linka R11 je určitým přechodovým typem. Vytváří radiální spojení z Brna do Jihlavy, a pokračuje s převažujícím tangenciálním charakterem do prostoru jižních a západních Čech.

Jejím problémem je v úseku Brno – Veselí nad Lužnicí mimořádně pomalá infrastruktura generující (ve spojení s chybějící elektrifikací mezi Brnem a Jihlavou) nejen velmi dlouhé jízdní doby, ale i vyšší míru nestability v kombinaci s převážně jednokolejným vedením a vzdálenými dopravními v některých případech i s poměrně dlouhými staničními intervaly. Vinou toho dosahují vlaky linky R11 v úseku Brno – České Budějovice průměrné rychlosti 56 km/h, která je obtížně konkurenceschopná vůči jakémukoli jinému druhu dopravy. S ohledem na skutečnost, že značnou část trasy tvoří úseky dráhy s traťovou rychlostí do 80 km/h, není to výsledek nikterak překvapivý. Při zvážení těchto podmínek jsou přepravní výsledky linky – alespoň v letní sezóně – relativně uspokojivé. Linka je však obtížně využitelná pro pravidelné přepravy při cestách za prací na střední a velké vzdálenosti, což se samozřejmě velmi negativně projevuje na jejich výsledcích zejména v mimosezónní části roku. Velkým problémem tohoto úseku linky je i velmi řídké osídlení regionu, jímž linka projíždí, z toho důvodu též nemá velký vliv skutečnost, že ani silniční infrastruktura není v uspokojivém stavu.

Naopak úsek linky mezi Českými Budějovicemi a Plzní vyniká stabilní a relativně vysokou poptávkou v průběhu celého roku, což lze připsat několika faktorům blíže popsáným v příslušné kapitole.

Tab. 15: Základní parametry linky R11 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Brno – Jihlava 240 (N)	120	120	8	8	5-22 6-23	5-22 6-23
Jihlava – České Budějovice 225, 220 (E)	120	120	8	8 (sobota) 7 (neděle)	5-22 4-21	7-22 6-21
České Budějovice – Plzeň 190, 191 (E)	120	120	8	8	6-22	6-22

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Tangenciální linka R11 vznikla spojením dvou samostatných linek dálkové dopravy Plzeň – České Budějovice a Brno – Jihlava – České Budějovice. Dlouhá trasa linky R11 zajišťuje přímé spojení čtyř krajských měst a přilehlých významných urbanizačních oblastí Brna, Jihlavy, Českých Budějovic a Plzně, což je hlavním úkolem linky. Dalšími důležitými úkoly je uspokojování přepravních potřeb urbanizačních oblastí regionálního významu, které se nacházejí v blízkosti trasy linky R11, tj. měst Strakonice, Písek, Jindřichův Hradec, Třebíč atd. Nezanedbatelný je rekreační význam linky při spojení z oblasti Brna do jižních Čech a na Šumavu, který má výrazně sezónní charakter s výraznou špičkou v průběhu hlavního letního období (červen až září). Problémem linky je vzhledem k úrovni infrastruktury vyšší míra nestability.

Zastavovací koncepce je přizpůsobena tomuto účelu.

- V úseku Brno – Jihlava vlaky zastavují v Náměšti nad Oslavou, v Třebíči a s ohledem na přípojně vazby v Okříškách.

- Po obsluze města Jihlava dvěma body následuje úsek s nejmenším přepravním potenciálem, kde se linka R11 do určité míry podílí na regionální dopravní obsluze zastavením v Dolní Cerekvi, Batelově, kde jsou vytvořeny návazné autobusové přípoje, a Horní Cerekvi. Dřívější přípoje ve směru Pelhřimov z poslední jmenované stanice jsou nyní nahrazeny přímými osobními vlaky Tábor – Jihlava. V navazujícím úseku do Jindřichova Hradce tvoří linka R11 jedinou vrstvu dopravní obsluhy po železnici s nácestným zastavením ve stanici Počátky-Žirovnice, kde je navázána regionální autobusová doprava do přilehlých měst.
- Zastavení v Jindřichově Hradci v taktovém uzlu L:00 doplňuje přepravní potenciál tohoto města o další návazné relace a spolu se zastaveními v Kardašově Řečici a ve Veselí nad Lužnicí nabízí obsluhu ve významné regionální ose do krajského města anebo v přestupní relaci s linkou R17 do Tábora a Prahy.
- Zejména další část tratě z Českých Budějovic do Plzně je poznamenána svým průběhem mimo centra osídlení, takže většina měst, které by dálková doprava měla obsluhovat, leží mimo osu trati 190/191 a nutně vyžadují přípojnou obsluhu regionální dopravou. S výjimkou Strakonice a Nepomuku, které v zásadě na trati leží, je nutné obsluhovat Vodňany z 3 km vzdálených Číčenic, Písek z Ražic a Protivína, Horažďovice ze stanice Horažďovice-předměstí. Tady lze dobře ukázat, jak je systém dálkové dopravy provázán a závislý na objednání přípojných vlaků a autobusů a naopak. Místa zastavení na lince jsou průběžně monitorována a vyhodnocována zejména s ohledem na reálné přestupní vazby, v některých případech může dojít k ukončení zastavování.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka R11 je z hlediska počtu přepravených cestujících rozdílná v úseku Plzeň – České Budějovice a České Budějovice – Brno, když je v prvně jmenovaném úseku průměrná obsazenost cca dvojnásobná. Jedním z důvodů vyšší míry využití vlaků v úseku Plzeň – České Budějovice je dominance dálkové železniční dopravy v této relaci z důvodu absence přímých linek autobusové dopravy. V případě úseku České Budějovice – Brno je kromě úseku Třebíč – Brno nižší podíl denně dojíždějících, přičemž převládají cesty na delší vzdálenosti, s výrazným nárůstem v letní sezóně a o víkendech. U relačních dálkových vztahů linky je z hlediska počtu cestujících nejvýznamnější spojení Plzeň – České Budějovice, s výrazným odstupem (cca 30 % počtu Plzeň – České Budějovice) spojení Brno – České Budějovice a České Budějovice – Jihlava. Relace Jihlava – Brno je vzhledem ke konkurenci silničního spojení co do počtu cestujících výrazně podprůměrná.

Poptávka po přepravě je na lince R11 uspokojována soupravou tvořenou zpravidla čtyřmi vozy, ve špičkách je vlak posilován jedním až třemi vozy. Významná je, zejména v letní turistické sezóně, přeprava jízdních kol. Z důvodu nedostatečné kapacity severního zhlaví stanice České Budějovice musí být část posilových vozů vedena v celé délce trasy.

Nutný počet kmenových souprav je osm, avšak dopravce jich nasazuje devět z důvodu údržby souprav v Plzni. Pro samostatná vozební ramena je pro úsek Plzeň – České Budějovice při krátkém obratu v jedné z koncových stanic potřeba tří souprav a pro úsek Brno – České Budějovice až šesti souprav. Tento počet se podaří zmenšit krátkým obratem soupravy nejdříve se zkrácením cestovní doby v úseku Jindřichův Hradec – České Budějovice po dokončení novostavby trati v úseku Nemanice – Ševětín.

Konstrukční poloha linky

Základními stavebními prvky pro konstrukci linky R11 je dosažení uzlů Plzeň a České Budějovice v poloze S:00 s ohledem na provázání těchto linek s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy. Z toho je odvozena poloha linky v dalších stanicích. V úseku Plzeň – České Budějovice to vyvolává křížování vlaků linky R11 v L:00 v Katovicích a křížování s linkou R26 v Číčenicích přibližně v X:30. V úseku České Budějovice – Brno je již dosaženo sledovaného křížování Jindřichově Hradci v poloze L:00, které zpětně ovlivňuje přesnou minutovou polohu vlaků v uzlu České Budějovice. Časová poloha trasy linky R11 se v úseku do Brna odvíjí od tohoto bodu. Ke vzájemným křížováním vlaků linky R11 dochází v Kostelci u Jihlavy (S:00, bez zastavení pro nástup a výstup cestujících), v Krahulově (L:00, rovněž bez zastavení pro nástup a výstup cestujících) a ve Střelcích (S:00, t.č. probíhá modernizace tohoto úseku dráhy včetně zdvojkolejnění).

Systemové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V uzlu Brno má určitý význam přestupní vazba od Ostravy (R8), která se postupným krácením cestovních dob prodloužila a nyní jde o velmi volnou návaznost. V ostatních relevantních směrech je situace obdobná a linka R11 tak v současnosti nedosahuje žádné těsné systémové návaznosti v uzlu Brno.
- V Okříškách je zajištěna přestupní vazba směr Moravské Budějovice optimalizovaná na směr z Jihlavy (s ohledem na křižování vlaků R11 v železniční stanici Krahulov v L:00 není zajištěna i vazba z Brna).
- V úvrat'ové stanici Jihlava jsou zajištěny přípoje do Havlíčkova Brodu v relaci Třebíč – Havlíčkův Brod.
- V Jindřichově Hradci lze zmínit možný přestup na Jindřichohradecké místní dráhy, který samozřejmě s obecně přepravního hlediska není z celoročního pohledu zcela zásadní, význam takových turistických cílů je však zřejmý. Dosažený uzel v L:00 a blízkost autobusového nádraží umožňuje vytvořit také návaznost veřejnou linkovou dopravou do okolního regionu.
- Železniční stanice. Veselí nad Lužnicí je z hlediska linky R11 důležitým přestupním bodem s vazbou v relaci Jindřichův Hradec – Praha (linka R17) s aktuální přestupní dobou cca 10 minut. Některé spoje linky R11 také alternují linku R17 pro spojení v ose Tábor – České Budějovice v případě, že dotyčný spoj linky R17 je odkloněn do Českých Velenic. V takovém případě vzniká také přestupní spojení dálkovou dopravou od Brna do Třeboně s přestupní dobou 5 minut, díky prodlouženému pobytu vlaku linky R17 z důvodu přepřahu. S elektrizací trati do Českých Velenic však tento přepřah a tím i vazba zaniknou.
- Důležitým konstrukčním prvkem linky R11 je uzel České Budějovice. Dálkové vlaky linky R11 ve směru Plzeň zde mají pravidelný příjezd v poloze cca 7 minut před uzlem S:00 ze směru od Brna je to 5 minutový předstih. Cestující mají možnost přestupu ve směrech Český Krumlov, Linz a České Velenice. Po provedení úvratě odjíždějí vlaky linky R11 z Českých Budějovic v poloze krátce po S:00.
- V železniční stanici Čičenice je zajištěno spojení ve směru Vodňany, které je důležité pro to, aby zastavení mělo racionální smysl. Ze stanice Protivín lze pokračovat vlaky regionální dopravy ve směru Písek – Zdice. V železniční stanici Ražice zastavují vlaky linky R11 pouze o víkendech, kdy tvoří vazbu s osobními vlaky Tábor – Písek – Ražice. V pracovních dnech tuto vazbu nahrazuje přímý spěšný vlak z Písku do Strakonice.
- V uzlu Strakonice je možné přestoupit na vlaky regionální dopravy ve směru Vimperk – Volary a Blatná – Břežnice. Ze stanice Horažďovice-Předměstí lze dále pokračovat vlaky regionální dopravy ve směru Sušice – Klatovy. Časová penalizace bohužel silně postihuje vazbu Sušice – Horažďovice – Plzeň a zpět, což je v současné době obtížně řešitelný problém s ohledem na křižování vlaků R11 v Katovicích (což je ale opětovně důležité pro dosažení vazeb ve Strakonici). Částečně tuto situaci kompenzují vložené přípojné osobní vlaky do Horažďovic nebo Sušice jako přípoj pro relaci Plzeň – Horažďovice.
- Cílovým bodem linky R11 je uzel Plzeň v S:00. V Plzni je vytvořen důležitý přestupní taktový uzel umožňující tranzit ze směru České Budějovice ve směrech Praha (linka R16), Cheb (linka Ex6), Most (linka R25) a také regionální dopravou ve směru Domažlice a Klatovy.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: V úseku Brno – České Budějovice budou mít nadále krátkodobý spíše negativní vliv předpokládané stavební práce, zejména elektrizace úseku Brno – Zastávka u Brna nebo pokračování práce na modernizaci čtvrtého železničního koridoru v úseku Nemanice – Ševětín. S dokončením stavebních prací v prvně jmenovaném úseku se pojí zkrácení cestovní doby. Změna však nebude mít vliv na podobu provozního konceptu a linka R11 nedosáhne uzlu Brno S:00. V druhém případě přesáhne výstavba nového tunelového úseku toto plánovací období, avšak i v tomto případě se budoucí přínos projeví především v krácení cestovní doby při zachování současných taktových uzlů

České Budějovice a Jindřichův Hradec. Pokračovat bude koordinace s objednateli regionální dopravy, která nyní ovlivňuje zastavovací koncepci linky zvýšenou četností obsluhy v úseku Jihlava – Horní Cerekev. V návaznosti na změnu provozního konceptu linky R9 dojde k vytvoření nové přestupní vazby v železniční stanici Jihlava v relaci Praha – Třebíč.

Pro úsek linky R11 České Budějovice – Plzeň nepředpokládá Ministerstvo dopravy podstatné zásahy do současného provozního konceptu. Zároveň však bude zahájena postupná modernizace dráhy v tomto úseku dráhy. Související výluková opatření způsobí prodloužení cestovní doby, které nevyhnutelně povede k rozpadu jednoho z okrajových taktových uzlů včetně možného rozpojení linky R11 v Českých Budějovicích bez možnosti tranzitu tímto uzlem v ose linky R11. Konkrétní opatření budou předmětem koordinace všech zúčastněných subjektů se snahou minimalizovat dopady do dálkové i regionální dopravy. Přínosy této modernizace se projeví až po skončení tohoto plánovacího období. Jakmile to stav infrastruktury a podmínky vozby umožní, sleduje Ministerstvo dopravy záměr takové úpravy provozního konceptu, aby v jedné z koncových stanic bylo možné provést krátký obrat vlakové soupravy linky v rámci stejného taktového uzlu.

V průběhu tohoto plánovacího období v prosinci roku 2023 dojde k uzavření nového smluvního vztahu s dopravcem. Jeho součástí bude číselné rozdělení současné linky R11. Nově ponese toto označení pouze úsek linky mezi Brnem a Českými Budějovicemi. Pro úsek z Českých Budějovic do Plzně bude použito označení linky R31. K oběhovému rozpojení dojde nejpozději v souvislosti s obnovou vozidlového parku na lince R31 vyvolaného podmínkou vybavení vozidel ETCS od roku 2026. Vznik samostatných vozebních ramen bude však bez vlivu na základní konstrukční podmínky, které budou shodné se současnou linkou R11. Mezi linkami zůstane zachována systémová přestupní vazba.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Výše popsané stavby modernizace dráhy jsou již zahrnuty v plánu staveb Správy železnic a přispějí ke zvýšení kvality a spolehlivosti linky R11. Nad jejich rámec se jako účelné jeví navýšení kapacity železniční stanice České Budějovice v podobě dostavby jedné nástupištní hrany, která přispěje k pokrytí požadavků dálkové a regionální dopravy v klíčovém taktovém uzlu S:00. Realizace této stavby je plánována na konec tohoto plánovacího období. Nenahradí však nutnost celkového řešení železničního uzlu České Budějovice, kde se jako omezující jeví severní zhlaví a výjezd do Nemanic.

V úseku Brno – České Budějovice stále trvá nedostatečný stav nízké traťové rychlosti a chybějící elektrizace úseku Zastávka u Brna – Jihlava. Většina stanic také nemá vhodná nástupiště a přístup k nim. Kromě obecně sledovaných přínosů spolehlivosti, bezpečnosti a komfortu je dlouhodobě sledovaným cílem objednatele dosáhnout vzájemného křížování vlaků linky R11 v Třebíči (L:00). Žádná z potřebných staveb však s výjimkou rekonstrukce několika stanic není předpokládána v tomto plánovacím období. Příspěvek ke stabilitě současného problematického provozu však může také odpovídající údržba současné infrastruktury.

V případě úseku České Budějovice – Plzeň jsou parametry chystané modernizace dráhy dostatečné pro dosažení cílového stavu. Harmonogram výstavby však přesahuje tento plánovací horizont.

V závěru plánovacího období doplní vliv koncepčních změn také postupná implementace ETCS zejména v úseku Plzeň – České Budějovice a České Budějovice – Veselí nad Lužnicí. S ohledem na provozní specifika linky je předpoklad zachování stávající koncepce vozby klasickou soupravou na brněnské větvi linky R11 po celou dobu tohoto plánovacího období. Dojde však na obměnu vozidlového parku v jeho průběhu prostřednictvím přesunu vhodnějších vozů v rámci obměny vozidlového parku dopravce. Nutností bude investice do hnacích vozidel. Pro úsek budoucí linky R31 na plzeňském rameni očekává Ministerstvo dopravy nasazení nové vozby, která tu současnou plně nahradí. Jako účelné se jeví sjednocení vozidlového parku s linkou R17, s níž bude ve společném smluvním souboru.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Případný další rozvoj části linky R31 České Budějovice – Plzeň jejím prodloužením z Českých Budějovic směrem do Českých Velenic a dále do Rakouska je věcí budoucí dohody zúčastněných objednatelů veřejné dopravy a dopravců, včetně případného nalezení řešení financování tohoto provozu ve spolupráci s regionálním objednatel. Ministerstvo dopravy je připraveno spolupracovat

s Plzeňským a Jihočeským krajem na konkrétní podobě provázání linky R31 v úseku České Budějovice – Plzeň s regionální dopravou v závislosti na aktuálních potřebách a stavu infrastruktury.

Otázkou pro tento časový horizont se tak může stát přesun křižovacího bodu ze současné polohy v železniční stanici Katovice. V případě, že se technologické potřeby dálkové dopravy protnou s požadavky regionálních objednatelů na vhodnější koordinaci dálkové a regionální dopravy v přestupních stanicích (zejména Strakonice a Horažďovice-předměstí), může jedním z východisek být přesun křižování mimo současný bod. Směr tohoto případného vychýlení však v současnosti nelze s jistotou stanovit a bude záviset na skutečném vývoji v oblasti infrastruktury a objednávky. Podobnou otázkou je také zahuštění taktu linky ve špičkovém období v reakci na zvýšení atraktivity spojení krajských měst po dokončení modernizace dráhy. Podoba a časový horizont případné úpravy provozního konceptu budou záviset na vývoji poptávky a jednání s regionálními objednateli.

Vzdálenější výhled provozu na lince R11 Brno – České Budějovice ovlivňuje rozvoj infrastruktury. Současné parametry dráhy vyvolávají jen minimální tlak na rozvoj vozby, který je motivován pouze zvýšením kvality pro cestující nebo úsporou provozních nákladů z provozu neekonomických vozidel nezávislé trakce. Investice do vozby však sami o sobě mají pramalý přínos na zlepšení provozního konceptu. Při využití stávajících drah je jednoznačně preferovanou cestou elektrizace úseku Zastávka u Brna – Jihlava, který je sklonově náročný a současná vozba v nezávislé traktaci není optimální a ani dlouhodobě udržitelná. Převážným výsledkům rovněž prospěje investice do zrychlení úseku Jihlava – Veselí nad Lužnicí, kde však jediným předpokladem s reálnými obrysy je modernizace stanice Jindřichův Hradec a přilehlých traťových úseků, což je jeden z nejpálčivějších bodů v tomto úseku, avšak nepředstavuje řešení problémů celého tohoto úseku.

2.5.2 Linka R12 Brno – Olomouc – Šumperk

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R12 Brno – Olomouc – Šumperk/Jeseník je charakteristická spojením dvou odlišných ramen. Frekventovaného ramene mezi významnými krajskými městy Brno – Olomouc a navazujícího ramene Olomouc – Šumperk s doplňujícím silným regionálním významem a důležitou sezónní přepravou. Linka je provozována ve dvouhodinovém intervalu v průběhu občanského dne. Od začátku platnosti jízdního řádu 2010/2011 je ve spolupráci s regionálním objednatelem její součástí dělení/spojování souprav vlaků linky R12 ve stanici Zábřeh na Moravě a vedení přímých vozů v relaci Brno – Jeseník prostřednictvím spěšného vlaku Zábřeh na Moravě – Jeseník v objednávce Olomouckého kraje.

Tab. 16: Základní parametry linky R12 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Brno – Olomouc – Šumperk 300, 301, 001, 291	120	120	7	8	6:00-20:00	6:00-22:00

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním cílem linky R12 je uspokojování přepravních potřeb mezi centry Jihomoravského kraje a Olomouckého kraje, tj. mezi městy Brno a Olomouc, a dále zajištění přímého spojení těchto center s Šumperskem a zprostředkovaně také Jeseníkem. Kromě toho jsou předmětem obsluhy v úseku Brno – Olomouc významnější sídla, mezi které patří *Vyškov* a *Prostějov*, s ohledem na přestupní vazby na regionální dopravu vlaky dále zastavují v *Nezamyslicích* a doplňují okrajově nabídku regionální dopravy v *Ivanovicích na Hané*. Ve spolupráci s Jihomoravským krajem má ranní špičkový spoj do Brna rozšířené zastavování v úseku *Vyškov – Brno*.

V úseku Olomouc – Zábřeh na Moravě zastavují vlaky s ohledem na napjatý časový prostor mezi uzlem Olomouc a regionálním uzlem Hanušovice pouze ve stanici *Mohelnice*, výjimečně *Červenka*. V další cestě do Šumperka vlaky systémově zastavují v městě *Postřelmov* a v okrajových polohách také v *Bludově*, kde doplňují nabídku regionální dopravy.

Poptávka po cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Hlavní poptávanou relací linky R12 je spojení krajských měst Brna a Olomouce. V dálkové dopravě jsou zároveň významné vztahy v relaci *Jesenicko/ Šumperksko – Olomouc – Brno*, které mají především charakter týdně dojíždějí (u spojení Šumperk/Zábřeh – Olomouc je rovněž výrazný počet denně dojíždějících). V opačném směru, tj. z Olomouce a Brna do Jeseníků je zdatelná poptávka v období turistické sezóny a o víkendech. Nejzatíženější úseky linky jsou Prostějov – Olomouc a Vyškov – Brno, které jsou ovlivněny denní dojíždějí do center metropolitních regionů. Počet přepravených cestujících na lince kolísá.

Poptávka po přepravě je po většinu občanského dne uspokojována vlaky s pětivozovými soupravami, tj. kapacitou asi 360 míst v druhé třídě a 24 míst v první třídě. V relaci Šumperk – Zábřeh na Moravě tvoří zpravidla soupravu tři vozy. Ve špičkách je prováděno posilování soupravy.

Konstrukční poloha linky

Výchozím bodem pro konstrukci linky je dosažení uzlu Olomouc v poloze L:00, aby zde bylo možné vytvořit úplné skupiny a zajistit provázání s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy. S ohledem na dosažení obratu v Šumperku, resp. i křižování v Hanušovicích u návazného regionálního spoje, při současném provedení potřebných technologických operací v železniční stanici Zábřeh na Moravě, musí vlaky linky R12 opustit uzel Olomouc ve směru Šumperk krátce před celou lichou hodinou, tj. v S:56 (jízdni řád 2021/2022) a vjedou do Olomouce ze směru Šumperk v L:01. Tato poloha limituje celkovou koncepci dálkové dopravy v přílehlé oblasti. Mezi to patří vjezd/odjezd linky R13 do/z Olomouce (limitně S:49/L:08 s ohledem na přestup) druhotně i poloha dalších linek v Olomouci jako např. R27, zároveň obrat vlaků R12 v Šumperku, který je aktuálně 30 minut. Proto je provozní rameno severně od Olomouce až po dosažení regionálního uzlu Hanušovice limitováno a je omezující podmínkou pro veškeré související dopravní služby. Přesto je přímé spojení Olomouc – Jeseník s využitím vlaků linky R12 objednávaných Ministerstvem dopravy v úseku do Zábřehu na Moravě (které dále pokračují do Šumperku) velmi hospodárným řešením, které je významné a přínosné zejména pro Olomoucký kraj, který objednává spěšné vlaky Zábřeh na Moravě – Jeseník.

Další omezení představuje kapacita železniční stanice Brno hl.n. a kapacita jednokolejné trati č. 300. Vzhledem k těmto skutečnostem je křižování protijedoucích vlaků linky R12 realizováno v úseku Brno – Olomouc v poloze X:00 ve stanicích Vyškov na Moravě (přípojně návaznosti IDS JMK) a Olomouc hl.n.

Lokálních uzlů Prostějov a Zábřeh na Moravě dosahují vlaky linky cca v poloze X:30. Tyto polohy považuje Ministerstvo dopravy střednědobě za stabilizované. Stejně jako u většiny jiných spojení krajských měst tvoří tato linka jediný segment dopravní obsluhy dálkovou dopravou, integrující v sobě v úseku Brno – Olomouc přepravní potřeby prvního i druhého přepravního segmentu, což je střednědobě konstantní.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

V Brně je zajištěna přestupní vazba s linkou R19 ze směru Česká Třebová, s volnější konstrukcí vazeb i z ostatních směrů.

V Nezamyslicích jsou zajištěny přípojně vazby na osobní vlaky ve směru Přerov. Dále je v Prostějově ze směru Brno zajištěna možnost přestupu na vlaky regionální dopravy ve směru Chornice.

Linka je koncipovaná především s ohledem na taktový uzel Olomouc hl.n. Omezující podmínky této linky určují polohu jiných linek v síti. Linka R12 je primárně provázána s linkou Ex1 (v relaci Praha – Olomouc – Prostějov). Vazba linek R12 a R13 zajišťuje spojení v relaci Staré Město u U.H. – Otrokovice/Zlín – Olomouc – Šumperk. Obdobně limitující vazby, byť věcně méně významná, je ze směru Krnov (linka R27).

V železniční stanici Mohelnice jsou zajištěny směrové vazby na regionální autobusové linky.

V poloze krátce po L:20 přijíždějí vlaky linky R12 do Zábřehu na Moravě. V této stanici dochází k dělení soupravy, přičemž po čtyřech minutách od příjezdu vlaku do Zábřehu na Moravě ze směru Olomouc dochází k odjezdu vlaku do směru Šumperk a následně po dalších pěti minutách k odjezdu

vlaku v nezávislé trakci ve směru Jeseník (jízdni řád 2021/2022). V železniční stanici Zábřeh na Moravě je vytvořen přípoj mezi linkami Ex2 a R12, který umožňuje spojení Praha – Zábřeh na Moravě – Šumperk a zpět.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: Současný smluvní vztah s dopravcem České dráhy, a.s. je uzavřen do prosince roku 2027, což na toto období stabilizuje provozní koncept a časové polohy linky R12.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Dokončení žádoucích modernizací trati Brno – Přerov, trati Nezamyslice – Olomouc a železničního uzlu Brno lze předpokládat nejdříve v období po roce 2030. Pro zvýšení stability stávajícího provozního konceptu by bylo vhodné zvýšení traťové rychlosti v úseku Zábřeh na Moravě – Hanušovice.

Vzhledem k dělení a spojování souprav ve stanici Zábřeh na Moravě budou na lince R12 i v příštích letech zachovány soupravy s vozy klasické stavby. Žádoucí změna vozby tak bude předmětem posouzení v dalším plánovacím období.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Provoz linky zásadně ovlivní až modernizace tratí Brno – Přerov a Nezamyslice – Olomouc, jejichž dokončení se předpokládá přibližně v horizontu roku 2030. Tyto modernizace umožní vedení vlaků v intervalu 60 minut v období občanského dne a podstatné zkrácení jízdních dob v úseku Brno – Olomouc (na cca 50 minut). Tyto změny si vyžádají rovněž revizi požadavků na zajištění vozby s nutným posouzením podmínek společné objednávky s Olomouckým krajem, neboť spojování a rozpojování souprav v Zábřehu se v tomto horizontu stane technologicky obtížné zajistit.

2.5.3 Linka R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R13 Brno – Břeclav – Olomouc je provozována ve dvouhodinovém intervalu v průběhu občanského dne. Ve špičkovém období je v úseku Hodonín – Brno díky vloženým vlakům, které jsou financovány Jihomoravským krajem, dosahován hodinový interval. Vedení spojů v okrajových částech dne je zkráceno do úseků Břeclav – Olomouc, popř. Hodonín – Brno.

Tab. 17: Základní parametry linky R13 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Brno – Břeclav – Hodonín 252, 002, 330	60/120	120	14	10	4:00-22:30	5:30-22:30
Hodonín – Olomouc 330, 270	120	120	8	7	5:30-22:30	5:30-22:30

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním cílem provozování linky R13 je uspokojování přepravních potřeb mezi nejvýznamnějšími centry v prostoru jižní a střední Moravy, tj. mezi krajským městem Olomouc, Otrokovicemi s vazbou na krajské město Zlín a krajským městem Brno. Předmětem obsluhy jsou dále mezilehlé urbanizační oblasti regionálního významu, popř. důležité přestupní uzly, mezi které patří Přerov, Hulín, Staré Město u Uherského Hradiště, Moravský Písek, Hodonín, Břeclav, Podivín, Zaječí a Šakvice.

Zastavovací koncepce linky je stabilizovaná a jednotná pro všechny vlaky financované Ministerstvem dopravy (koncepce zastavování vlaků Brno – Hodonín, které jsou financovány Jihomoravským krajem, je detailnější). V úseku Olomouc – Otrokovice zastavují vlaky linky R13 kromě stanice Olomouc hl.n. a Otrokovice ve stanicích Přerov a Hulín, v úseku Otrokovice – Břeclav se jedná o stanice Staré Město u Uherského Hradiště, Moravský Písek a Hodonín. V úseku Břeclav – Brno zastavují spoje linky R13 kromě stanic Brno hl.n. a Břeclav ve stanicích Šakvice, Podivín a Zaječí, které jsou důležitými

regionálními dopravními uzly. Vybrané vlaky Brno – Hodonín zastavují také v Rakvicích a Moravské Nové Vsi.

Linka je v celé své délce provozována na dokončených tranzitních železničních koridorech (TŽK), konkrétně v úseku Brno – Břeclav na I. TŽK (trať č. 250), v úseku Břeclav – Přerov na II. TŽK (trať č. 330) a konečně v úseku Přerov – Olomouc na III. TŽK (trať č. 270). Vzhledem k tomu tvoří tato linka již nyní na všech uvedených tratích 2. přepravní (rychlíkový) segment dopravní obsluhy. Expresní segment dopravní obsluhy zajišťují v úseku Brno – Břeclav v hodinovém intervalu vlaky linky Ex3 (Berlín –) Praha – Brno (– Wien/Bratislava), v úseku Břeclav – Přerov vlaky linky Ex4 Warszawa – Ostrava – Břeclav – Wien/Bratislava. V úseku Přerov – Olomouc zastavují všechny vlaky dálkové dopravy včetně vlaků linky R13 pouze ve stanicích Přerov a Olomouc hl.n.

Poptávka po cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita vlaků linky

Významná část cestujících využívá vlaků linky R13 k dennímu dojíždění do zaměstnání a do škol v aglomeracích Brno, Olomouc a Zlín. Linka rovněž zčásti zabezpečuje denní dojížděku mezi sousedními regionálními centry jako např. Hodonín – Břeclav, Staré Město u U.H. – Otrokovice apod. V oblasti nadregionálního spojení je linka využívána při cestách z Břeclavi/Hodonína a Uherskohradištska do Olomouce, ze Zlína do Brna apod. Zároveň je poptávána cestujícími z prostoru Čech a západní části Moravy využívajícími linku Ex1 a přestupujícími v Olomouci. Vzhledem k vysokému podílu denně dojíždějících není u linky výrazný podíl v přepravní poptávce v rámci týdenní přepravní špičky tak jako u jiných linek dálkové dopravy.

Nejvyšší počet přepravených cestujících vykazují úseky mezi Hodonínem a Brnem, kde jsou v nácestných stanicích na vlaky linky R13 navázány autobusové linky IDS JMK. Obdobný počet cestujících je v úsecích mezi Otrokovicemi a Olomoucí.

S výjimkou jednoho páru vlaků s lokomotivou a vozy klasické stavby je poptávka po přepravě uspokojována soupravami elektrických jednotek InterPanter.

Konstrukční poloha linky

Výchozím bodem pro konstrukci linky je dosažení uzlu Olomouc v poloze L:00, aby zde bylo možné vytvořit úplně skupiny a zajistit provázání s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy ve směrech Praha, Šumperk, Prostějov a Krnov. Od uzlu Olomouc je odvozen uzel Staré Město u U.H. v poloze S:00 a Šakvice v poloze L:00. Železniční tratě, po kterých jsou vlaky linky vedeny, jsou v celé své délce elektrifikovány a zdvoukolejněny. Provozní omezení tak představuje pouze obrat jednotky v Břeclavi a omezený vjezd do železniční stanice Brno hl.n.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Linka je koncipovaná především s ohledem na taktový uzel Olomouc hl.n. Dálkové vlaky linky R13 mají podle jízdního řádu 2021/2022 odjezd v poloze L:08, příjezd S:49. V Olomouci je zajištěn přestup z ostatních důležitých dálkových linek procházející touto stanicí, zejména Praha – Olomouc – Vsetín, Brno – Olomouc – Šumperk a Olomouc – Opava – Ostrava.
- Další zastávkou vlaků dálkové dopravy linky R13 je Přerov, kde se vytváří přestupní vazba v relaci Olomouc (R13) – Přerov (R8) – Ostrava, snahou objednatele bude stávající ostré vazby mezi linkami R8 a R13 prodloužit.
- V Hulíně mají cestující zajištěny přípojné vazby na vlaky regionální dopravy ve směru Kroměříž (z rychlíků linky R13 ze směru Olomouc na osobní vlaky do Kroměříže a inverzně) a ve směru Holešov (z rychlíků linky R13 ze směru Olomouc na osobní vlaky ve směru Holešov a inverzně).
- Důležitou stanicí linky R13 jsou Otrokovice. Tato stanice zabezpečuje spojení krajského města Zlín s krajskými městy Olomouc a Brno. Přípojné vazby ve směru Zlín – Vizovice jsou od vlaků linky R13 ze směrů Brno a Olomouc zajištěny vlaky regionální dopravy. Cestující však mají možnost využít mimo železniční dopravu také trolejbusové linky MHD.

- Další stanicí s významnými přestupními vazbami je stanice Staré Město u Uherského Hradiště. Tato stanice zabezpečuje dopravní obsluhu Starého Města, a také Uherského Hradiště a Kunovic. Přestupní vazby jsou zde navázány mezi regionálními vlaky ze směru Uherský Brod na vlaky linky R13 ve směru Olomouc a inverzně. Kromě toho jsou zde také navázány přestupní vazby mezi regionálními vlaky ze směru Uherský Brod na vlaky linky R13 ve směru Břeclav. Cestující mohou při přestupu využít také linek MHD.
- V Moravském Písku mohou cestující ve vlacích linky R13 z Olomouce přestoupit na regionální vlaky ve směru Bzenec.
- V případě stanice Hodonín je zajištěn volný obousměrný přestup na regionální vlaky a autobusy IDS JMK ve směru Mutěnice (– Zaječí).
- Důležitým přestupním uzlem Břeclav procházejí vlaky linky R13 s prodlouženým pobytem z důvodu úvrati. Ve směru do Brna je časová poloha vlaků S:35-S:44, ve směru opačném do Olomouce je to L:15-L:21. Ve stanici Břeclav je zajištěna možnost přestupu na mezinárodní vlaky směr Wien v poloze L:55, Bratislava v poloze S:55 a na regionální vlaky směr Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo.
- V úseku Břeclav – Brno je jedinou stanicí s významnější přestupní vazbou Zaječí, kde na rychlíky z Brna navazují osobní vlaky ve směru Mutěnice a Hodonín.
- Z hlediska linky R13 jsou důležité návaznosti na další linky ve stanici Brno hl.n. Zajištění přípojů v této železniční stanici však není v čase stabilní vzhledem k tomu, že okrajové podmínky většiny radiálních linek jsou určeny v místech mimo uzel Brno. Rozhodující je tedy jízdní doba a kapacitní možnosti železniční stanice Brno hl.n. V období platnosti jízdního řádu 2020/2021 je příjezd vlaků linky R13 v poloze L:22 a odjezd v poloze S:36. Cestující mají v Brně možnost přestupu zejména ve směrech Brno – Bohumín, Brno – Havlíčkův Brod/Česká Třebová – Praha a Brno – Jihlava. V Brně hl.n. je zajištěna možnost přestupu na regionální vlaky systému IDS JMK s vysokou frekvencí spojů.
- Současné minutové polohy odpovídají stavu, kdy byly k dispozici pouze soupravy sestavené z lokomotivy a vozů klasické stavby, popř. doplněné řídicím vozem. Elektrické jednotky InterPanter disponují lepšími parametry, vzhledem k čemuž nevylučuje MD posun odjezdu/příjezdu vlaků linky R13 z Brna hl.n. o cca 30 minut, aby mohl být využit jejich potenciál.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: Současný provozní koncept a časové polohy linky R13 lze střednědobě charakterizovat jako stabilizované. Linka je provozována na již dokončených částech koridorových tratí, kde již dnes je vytvořena dvousegmentová dopravní obsluha. Linka zajišťuje přímé rychlíkové spojení krajských měst Brno, Zlín (Otrokovice) a Olomouc s jihomoravskými urbanizačními oblastmi Břeclav, Hodonín a Uherské Hradiště. Charakteru linku je přizpůsobena koncepce zastavování.

Na lince R13 jsou nasazeny moderní elektrické jednotky InterPanter, které byly pořízeny z prostředků fondů EU, v rámci operačního programu OPD1. Projekt akvizice jednotek InterPanter byl realizován v letech 2014/2015. Po dobu ekonomické životnosti (30 let) je nezbytné jejich nasazení v relaci Brno – Břeclav – Olomouc.

Současný provoz linky je smluvně s dopravcem České dráhy, a.s. zajištěn do konce roku 2025. S ohledem na skutečnost, že nasazené elektrické jednotky jsou dotací vázány na tuto relaci, předpokládá objednatel zachovat v následujícím období stávající provozní koncept včetně vozby a spolupráce s Jihomoravským krajem, který financuje vybrané vlaky vedené v relaci Brno – Hodonín.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Pozitivní dopad na jízdní doby vlaků linky R13 má nasazení elektrických jednotek InterPanter, což má za následek odstranění přepřahání hnacího vozidla ve stanici Břeclav a zkrácení pobytu vlaku v této stanici. Současné minutové polohy nicméně stále vycházejí spíše ze stavu, kdy byly na lince R13 nasazovány soupravy složené z lokomotivy, vozů

klasické stavby a řídicího vozu, jejichž parametry nedosahují úrovně jednotek InterPanter, což dlouhodobě vnímá objednatel dálkové dopravy jako nepříznivý stav.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Podoba provizního konceptu pro toto období bude určena podmínkami smlouvy uzavřené pro období od roku 2026. Předpokládá se zachování současných obrysů provozního konceptu se snahou o mírné urychlení, které nasazené moderní soupravy umožňují.

2.5.4 Linka R14 Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem

Základní charakteristika stávající nabídky

Tangenciální linka Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem vznikla spojením dvou samostatných linek v železniční stanici Liberec. Spojení dvou linek do jedné sledovalo cíl sjednocení dopravce a vozidlového parku. Jako u většiny tangent spojujících krajská města v České republice je interval linky 120 minut v celé trase, vlaky spojují Pardubice s Hradcem Králové a dále pokračují přes Semily do Liberce, odkud pokračují dále přes Českou Lípou do Děčína a Ústí nad Labem. Nabídka dálkové dopravy je jednostupňová, vlaky mají svou funkci jak v dopravě mezi krajskými městy, tak zajišťují i některé přepravní vztahy v rychlé regionální dopravě (např. Liberec – Turnov, Hradec Králové – Dvůr Králové nad Labem, Česká Lípa – Liberec), pokud to kapacita souprav umožňuje. Z hlediska frekvence cestujících je významnější úsek Liberec – Pardubice.

Tab. 18: Základní parametry linky R14 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Pardubice – Liberec 031, 030 (N)	120	120	9	9	5:00-21:00/ 8:00-24:00	5:00-21:00/ 8:00-24:00
Liberec – Ústí nad Labem 086 (N), 081 (N), 130 (E)	120	120	9	9*	4:30-20:30/ 7:30-23:30	4:30-20:30*/ 7:30-23:30*

*první ranní pár vlaků je veden pouze v sobotu

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Přestože se došlo ke spojení dvou linek je hlavním účelem linky zajistit spojení mezi krajskými městy ovšem pro obě pomyslná ramena linky zvlášť, tedy spojení Pardubic, Hradce Králové a Liberce na jedné straně a Liberce a Ústí nad Labem na straně druhé. Spojení na obou ramenech je zajištěno v intervalu 120 minut. Spektrum zajišťovaných přepravních vztahů je však podstatně širší s ohledem na skutečnost, že vlaky jezdí v prokladu k vlakům regionální dopravy, jsou využívány i k některým významnějším regionálním vztahům, což však za prvé nesmí nadměrným způsobem zatěžovat dobu, kterou vlaky potřebují k překonání vzdálenosti mezi krajskými městy. Za druhé je třeba uvést, že zejména intenzita přepravních vztahů mezi Pardubicemi a Hradcem Králové neumožňuje, aby motorová souprava, dimenzovaná na přepravu na trati 030, zajistila spojení mezi těmito městy jinak než pouze jako velmi doplňkové řešení. Snahou objednatele vlaků dálkové dopravy je zajistit ve stanici Pardubice hl.n. optimalizovanou přestupní vazbu ve směru Brno (R19), kterou však stávající rozsáhlé práce na dopravní infrastruktuře neumožňující dosáhnout. Stanice Pardubice hl.n. umožňuje i přestupy ve směru Ostrava a Olomouc (Ex1), které však objednatel nemůže v zásadě ovlivnit vzhledem ke komerčnímu charakteru linky Ex1. Ve stanici Ústí nad Labem je zajištěna přestupní vazba na vlaky linky R15 směr Cheb, která je využívána zejména pro jízdy do Teplic, Mostu a Chomutova.

Zastavovací koncepce linky musí zohlednit situaci, kdy vlaky linky R14 užívají zároveň cestující mezi krajskými městy stejně jako mezi regionálními cíli. Kromě čtyř krajských měst na trase Pardubice, Hradec Králové, Liberec a Ústí nad Labem zastavují vlaky této linky ve všech sídlech nad 3000 obyvatel: Benešov nad Ploučnicí, Dvůr Králové nad Labem, Jablonné v Podještědí, Mimoň, Turnov, Jaroměř, Semily a Železný Brod. Linka městské dopravy z Jablonce nad Nisou obsluhuje železniční stanici Rychnov u Jablonce nad Nisou, kde je zajištěn přestup na vlaky linky R14. S ohledem na

přestupní vazby a blízkost devítitisícového města Nová Paka zastavují vlaky linky R14 dále v uzlové stanici Stará Paka, přestupní vazby ve směru Chrudim vyžadují zastavení ve stanici Pardubice – Rosice nad Labem. S ohledem na nadregionální význam letoviska Malá Skála na pomezí Českého ráje je zajištěno systémové zastavení vlaků linky i ve zdejší železniční stanici. S ohledem na docházkovou vzdálenost mezi centry dříve samostatných měst Děčín a Podmokly jsou v Děčíně obsluhovány dvě železniční stanice Děčín hl.n. a Děčín-východ. Ostatní přepravní body nevykazují potenciál vyžadující jejich obsluhu vlaky dálkové dopravy.

V okrajových obdobích dne, kdy již je s ohledem na přepravní poptávku problematické zajištění samostatného vlaku regionální dopravy, je ze strany objednatele určitá vůle na zastavení v několika dalších tarifních bodech, je-li to technologicky možné a přepravě alespoň zčásti odůvodněné. Počet těchto zastavení již MD v zásadě nepředpokládá dále navyšovat.

Přestože na tratích č. 030 a 031 mezi Pardubicemi a Libercem proběhlo v posledních letech několik investičních akcí na infrastrukturu, nedaří se dosáhnout provozního konceptu, který by umožnil zrychlit spojení se zachováním všech přestupních vazeb na regionální dopravu.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka R14 zabezpečuje vztahy v dálkové i nadregionální dopravě. Denní frekvence dojíždění je především v metropolitních regionech krajských měst a blízkých centrech, v menší míře v relaci Benešov nad Ploučnicí – Děčín – Ústí nad Labem. Nejvyššího využití dosahuje linka v relaci Jaroměř – Pardubice. Zároveň jsou vlaky linky využívány pro zajištění denní dojížděky do sousedních regionálních a mikroregionálních center. V oblasti dálkové dopravy je linka v nejvyšší míře využívána v relaci Liberec – Hradec Králové a Liberec – Pardubice v období týdenní přepravní špičky (pátek a neděle), kdy přepravní proudy doplňovali i cestující z Brna (z linky R19, když byla vazba dosažitelná), v období týdenní přepravní špičky je využíváno i spojení Ústí nad Labem – Liberec. Z hlediska spojení krajských měst tangenciálního charakteru se však stále jedná o podprůměrnou intenzitu (např. cca 20 % počtu cestujících Plzeň – České Budějovice).

Kapacita kmenové soupravy vlaku je s ohledem na výše uvedené přepravní proudy stanovena na souhrnnou kapacitu cca 200 míst k sezení v úseku Pardubice – Liberec a 130 míst v relaci Liberec – Ústí nad Labem. Tato základní kmenová souprava je na vybraných vlacích ve špičkových dnech v úseku Pardubice – Liberec posilována o kapacitu 120 míst k sezení (Maximálního posílení dosahují dva páry vlaků v pátek a jeden pár v neděli, pravidelné posílení je s ohledem na poptávku realizováno i v úseku Jaroměř – Pardubice). Naopak některé okrajové vlaky zejména v relaci Liberec – Ústí nad Labem je možné zajistit jednou jednotkou o kapacitě cca 120 míst.

Změnou dopravce a tím i nasazení jednotek na předmětné výkony se podařilo zajistit rychlý obrat soupravy ve stanici Pardubice hl. n. Zajištění provozu je třeba šest kmenových souprav, doplněných o výše uvedené posily.

Konstrukční poloha linky

- Linka je odvozena od skupiny X:00 v Pardubicích. Ze splnění této okrajové podmínky plyne křížování vlaků ve Dvoře Králové nad Labem S:00 a Železném Brodě L:00. Vlaky dosahují Liberce těsně v S:00.
- Druhé rameno linky je časově odvozeno od dosažení přípojné vazby linky R15 ve směru Cheb v železniční stanici Ústí nad Labem hl.n. (příj. L:15, odj. S:40). Trasa vlaků do Ústí nad Labem, resp. z Ústí nad Labem konstruována s ohledem na možnosti křížování vlaků na jednokolejně trati v úseku Liberec – Děčín, proto opouští Ústí nad Labem hl.n. před L:30 a přijíždějí po S:30. Křížování protisměrných vlaků probíhá ve stanicích Benešov nad Ploučnicí v S:00 a Rynoltice v L:00, kde vlaky zastavují jen z dopravních důvodů. Z hlediska budoucího provozu by bylo vhodné zajistit rekonstrukci infrastruktury, která by umožnila přesun křížování ideálně do stanice Křižany.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

Ve stanici Pardubice hl.n. je, jak již bylo uvedeno, cílem optimalizovaná poloha linky R14 pro zajištění přestupních vazeb směr Brno linkou R19, které je nyní znemožněno výlukovou činností. Rovněž je

zajištěno spojení linkou Ex1 směr Olomouc, Ostrava s přestupní dobou cca 20 minut, toto spojení však vzhledem k charakteru linky nemůžeme garantovat. Ve stanici Pardubice-Rosice nad Labem je dále zajištěna přestupní vazba ve směru Liberec – Pardubice-Rosice nad Labem – Chrudim spoji regionální dopravy, tuto vazbu využívá několik desítek cestujících denně.

Uzel Hradec Králové linka dosahuje vlivem okrajových podmínek stanovených pro stanici Pardubice hl.n. mimo hlavní přestupní skupiny, přípoje jsou pouze regionální dopravou. V Jaroměři je vhodné zmínit přestupní vazbu sekundárního významu, nicméně cestujícími využívanou, v relaci Dvůr Králové nad Labem – Jaroměř – Trutnov.

V železniční stanici Stará Paka, kterou linka dosahuje v polohách S:30 (směr Liberec) a L:30 (směr Pardubice) je vytvořena směrová skupina, ve které jsou zajištěny jednostranné vazby na veškeré linky regionální dopravy, procházející touto železniční stanicí:

- S:30: Sp Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov, Os Stará Paka – Chlumeck nad Cidlinou, Os směr Lomnice nad Popelkou, protisměrný Os směr Jaroměř;
- L:30: Sp Trutnov – Chlumeck nad Cidlinou, Os Chlumeck nad Cidlinou – Stará Paka, Os ze směru Lomnice nad Popelkou; protisměrný Os ze směru Jaroměř.

V Železném Brodě je zajištěna přestupní vazba regionálním vlakem směr Tanvald.

V železniční stanici Turnov, kterou linka dosahuje v rámcových polohách L:20 směr Liberec a S:40 směr Pardubice, je vytvořena směrová skupina, ve které jsou zajištěny jednostranné vazby:

- L:20: R21 Praha – Tanvald (směrová vazba Praha – Turnov – Liberec, využívaná zejména s ohledem na nabídku dopravy Praha – Liberec po silnici D10 z nácestných stanic), Os směr Jičín, Os směr Mladá Boleslav, protisměrný osobní vlak směr Stará Paka;
- S:40: R21 Tanvald – Praha (směrová vazba Liberec – Turnov – Praha), Os za směru Jičín, Os ze směru Malá Boleslav, protisměrný osobní vlak směr Liberec.

V Liberci je zajištěn přípoj od Pardubic na regionální vlaky směr Zittau, Varnsdorf. Od Ústí nad Labem je zajištěna vazba od Frýdlantu v Čechách. Pokračování vlaku R14 ve směru Ústí nad Labem je po cca 30 minutách.

V České Lípě hl.n. mezi linkami R14 a R22 Nový Bor – Kolín ve směru z Děčína do Doks a Mladá Boleslav. Dosažení této vazby je s ohledem na zvolné řešení (křížování R14 v Benešově nad Ploučnicí a R22 v Bělé pod Bezdězem) těsné a přestupní vazba činí v jednom směru 8 a v druhém směru 6 minut. Stejná vazba funguje i mezi Novým Borem a Libercem. Vlaky regionální dopravy doplňují směrové vazby do úplného uzlu.

V Ústí nad Labem je kromě základní konstrukční vazby na linku R15 směr Cheb dosahována přestupní vazba na linku vložených vlaků druhého přepravního segmentu směr Praha s odjezdem v cca S:40 v období, kdy jsou vložené vlaky zajištěny.

S ohledem na začlenění spojů do integrovaných dopravních systému v Královéhradeckém, Libereckém kraji i Ústeckém kraji jsou v jednotlivých železničních stanicích optimalizovány i přestupní vazby na autobusovou dopravu.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

V období střednědobého horizontu bude provoz linky zajištěn na základě současné smlouvy o veřejných službách. Provoz linky bude zatěžován výlukovou činností v souvislosti s modernizací dopravní infrastruktury na trase linky. K probíhajícím úpravám v uzlu Pardubice se přidávají modernizace dílčích úseků mezi Jaroměří a Starou Pakou a modernizace stanic Malá Skála, Semily a Turnov. Rovněž by měly být zahájeny práce na zdvoukolejnění trati Opatovice nad Labem-Pohřebačka – Hradec Králové. Výluky jsou plánovány i do úseku Česká Lípa – Liberec. Cílem výše uvedených modernizačních prací je zvýšení kvality železničních stanic a dílčí úpravy rychlostního profilu. Objednatel dálkové dopravy bude usilovat o udržení přestupních vazeb i během prací na dopravní infrastruktuře, pokud to bude s ohledem na stavební práce možné.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Zajištění provozu od jízdního řádu 2027/2028 je předpokládáno na základě uzavření nové smlouvy na provoz vlaků, která již bude požadovat nasazení nových vozidel na zajištění provozu, kromě nových souprav je předpokládána úprava provozního konceptu v souvislosti s dokončenými modernizačními pracemi. Další objednávka linky po roce 2027 bude řešena i po projednání provozního konceptu s regionálními objednateli. Ministerstvo dopravy prověří možnosti zadání dálkových linek ve spolupráci s regionálními objednateli.

Plánované koncepční změny: Na základě dohody s regionálními objednateli je cílem, na základě dokončených modernizačních prací uvedených výše, docílit provozního konceptu s taktovými uzly Turnov (S:00), Dvůr Králové nad Labem (L:00) a Liberec (X:30). Předpokládá se, že společně se zrychlením infrastruktury v relaci Česká Lípa – Liberec (a s ním souvisejícím možným přesunem křižování linky z Rynoltic do Křižan, který je podmíněn souhlasem ze strany regionálního objednatele) se podaří linku zrychlit.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: V rámci předpokládaného provozního konceptu na lince je velmi důležité nadále postupně zlepšovat infrastrukturu. Klíčové je krácení cestovní doby mezi místy systémového křižování, zejména v úseku Turnov – Dvůr Králové, a dále stabilizace cestovní doby v úseku Dvůr Králové – Pardubice, která dlouhodobě umožní udržet krátký obrat vlakové soupravy ve stanici Pardubice. Objednatel dále podporuje i modernizaci úseku Česká Lípa – Liberec, která umožní dosáhnout volněji taktový uzel v Liberci.

Nová vozidla požadovaná ve smlouvě přispějí k další úspoře cestovní doby a společně s dokončenými úpravami dopravní infrastruktury by měly podpořit stabilizaci zrychleného provozního konceptu. Provozní koncept tak bude možné zajistit pouze 5 kmenovými soupravami s kapacitou přibližně 200 míst k sezení bez provozní zálohy. V závislosti na změně poptávky v průběhu dne a týdne, případně v závislosti na sezónních výkyvech, budou tyto kmenové soupravy posilovány až do hodnoty přibližně 320 míst k sezení v jednom spoji.

2.5.5 Linka R16 Praha – Plzeň – Klatovy

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R16 zajišťuje v úseku Praha – Plzeň úlohu druhého přepravního segmentu, tj. plošné obsluhy území rychlou nadregionální a regionální dopravou. Svým pokračováním do Klatov navazuje na nabídku spojení linky Ex6 ve směrech na Domažlice a Cheb. Právě koordinace s provozním konceptem linky Ex6 umožňuje lince R16 větší přizpůsobení jejího provozního konceptu úlohám linky druhého přepravního segmentu.

Základní nabídku tvoří hodinový takt spojů v úseku Praha – Beroun, který je v dopoledním přepravním sedle redukován absencí 2 párů spojů na dvouhodinový. Večerní nabídka spojů z Prahy je s ohledem na klesající přepravní poptávku rovněž redukována a doplněna vlaky linky Ex6 s rozšířenou četností zastavení. Vlaky linky R16 obsluhují všechna nácestná sídla regionálního a mikroregionálního významu, která vzájemně propojují, ale především zajišťují jejich spojení s Prahou a Plzní. Shodnou úlohu plní linka v úseku z Plzně do Klatov, kde Ministerstvo dopravy zajišťuje svou objednávkou základní nabídku v taktu 120 minut. Ve spolupráci s Plzeňským krajem je však tato nabídka celodenně navýšena prodloužením všech vlaků linky R16 do Klatov, tj. střídavou objednávkou obou objednatelů. Nad to Plzeňský kraj objednává dva páry vlaků linky R16 až do Železné Rudy, čímž přímo obsluhuje tuto část kraje s výrazným turistickým potenciálem na české i bavorské straně státní hranice.

Linka je na území Plzeňského i Středočeského kraje a Prahy integrována do tamních regionálních tarifních systémů.

Tab. 19: Základní parametry linky R16 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Plzeň 171, 170 (E)	60/120	60/120	15	14	5-1 4-22	6-1 5-22
Plzeň – Klatovy 183 (E)	120*	120*	8*	8*	7:30-23:30 5:30-20:30	7:30-23:30 5:30-20:30

* V úseku (Rokycany –) Plzeň – Klatovy objednává Plzeňský kraj spoje, jejichž objednávka ze strany MD končí v Plzni. Souhrnná nabídka objednatelů tak činí 16 párů spojů linky R16 nebo spěšných vlaků v trase a kvalitě linky R16 mezi Plzní a Klatovy v taktu 60 minut.

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním cílem provozování linky R16 je zabezpečení rychlé regionální dopravy pro spojení středisek regionálního a mikroregionálního významu s centry vyššího řádu (Prahou a Plzní) z hlediska denní frekvence. V úseku Plzeň – Klatovy je dopravní obsluha rychlého segmentu R/Sp tvořena ve spolupráci s Plzeňským krajem, kdy kraj vlastní objednávkou vlaků linky R16 ukončených v Plzni nebo vložených spěšných vlaků se soupravami linky R16 vytváří hodinový takt rychlé dopravy v úseku Rokycany – Plzeň – Klatovy.

Zastavovací koncepce je přizpůsobena plošné obsluze sídel v obsluhovaném regionu. V úseku Praha – Plzeň je zastavení kromě stanic Praha hl.n., Praha-Smíchov a Plzeň hl.n. realizováno v dalších nácestných střediscích s regionálním a mikroregionálním významem. Systémově zastavují vlaky linky R16 v *Berouně, Zdicích, Hořovicích, Kařez (Zbiroh)* a v *Rokycanech*.

V úseku Plzeň – Klatovy je zastavovací koncepce více propojena s potřebami rychlé regionální dopravy. Zastavení je realizováno v regionálním centru oblasti Klatovech, ve střediscích s mikroregionálním významem – *Dobřany, Přeštice* a dalších nácestných stanicích lokálního významu – *Chlumčany u Dobřan, Švihov u Klatov, Plzeň zastávka* a u vybraných vlaků ve spolupráci s regionálním objednatelům v zastávkách *Luzany a Borovy*. Vlaky linky R16, které jsou v tomto úseku vedeny v objednávce Plzeňského kraje, mají shodnou zastavovací koncepci.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Vlaky linky R16 jsou využívány cestujícími v dálkové dopravě především pro spojení s Prahou, popřípadě Plzní, ale také v rychlé regionální dopravě v rámci denních dojížděkových vztahů jednotlivých center na lince. Z hlediska relačních vztahů významných z hlediska dálkové dopravy je relace Praha – Rokycany a následně také Praha – Klatovy. Určitou část poptávky tvoří cestující mezi Prahou a Plzní, na které linka R16 svou koncepcí necílí, ale z určitých důvodů je její nabídka pro tyto cestující atraktivní nejen v okrajových částech dne. Proto nelze tuto skupinu cestujících ve výčtu opomenout. V případě dálkových cestujících je charakteristická denní a také týdenní špička zejména pro spojení do Prahy. V úseku Plzeň – Klatovy je výrazně zastoupena poptávka po spojení v rámci regionu.

Nejen díky vedení dvou prodloužených párů vlaků do Železné Rudy v objednávce Plzeňského kraje plní linka R16 úlohu i v dopravě za rekreací. Cíle této poptávky se nacházejí především na Šumavě, ale část poptávky tvoří také víkendová vyjíždka do oblasti mezi Prahou a Plzní. Tato poptávka se soustředí především do víkendových dnů včetně pátečního výjezdu z Prahy a je silná jak v letní, tak i v zimní sezóně.

Vývoj poptávky cestujících na lince R16 ovlivňuje situace v úseku Praha – Beroun. Technický stav a silný provoz příměstské dopravy je zdrojem nepravidelností, které dále umocňují výluky způsobené stavební činností. Toto je z pohledu pravidelných cestujících vnímáno velmi negativně. Tato situace se zásadně zlepší až po dokončení modernizace celého úseku na konci tohoto plánovacího období. Z dlouhodobého pohledu je poptávka po spojení stabilní.

Kapacita kmenové soupravy je cca 240 míst k sezení (4 vozy). Vlakové soupravy jsou dále posilovány zpravidla jedním a ve špičkovém období a směru až dvěma vozy. Počet potřebných souprav pro zajištění

provozního konceptu linky je 5 při zahrnutí pouze objednávký státu bez dodatečných vlaků v objednavce Plzeňského kraje.

Konstrukční poloha linky

Podoba konstrukce jízdního řádu linky R16 plyne z okrajových podmínek regionálních taktových uzlů v Plzeňském kraji, které linka R16 obsluhuje. Jsou jimi především Rokycany X:30 a Klatovy X:30. Zásadní je však celá konstrukce jízdního řádu na jednokolejném úseku Plzeň – Klatovy, která se zásadně odvíjí od křižování dosaženého ve stanici Chlumčany u Dobřan.

Stanicí Plzeň hl.n. linka prochází mimo hlavní taktový uzel, resp. uzel X:00 je dosahován s velkou časovou rezervou. Příjezd z Prahy je cca v X:38 a odjezd ve směru do Prahy je cca v X:22.

V úseku Praha – Plzeň ovlivňuje konstrukci jízdního řádu požadavek na průjezd úsekem Praha – Beroun ve vzájemném 30 minutovém prokladu s linkou Ex6. Tento úsek je silně vytížen příměstskou dopravou a pravidelnost tras je nezbytnou podmínkou. Stanice Praha hl.n. je účelné dosáhnout s krátkou jízdní dobou pro dosažení vhodných vazeb výhodným směrem.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Ve stanici Praha hl.n. nabízí linka R16 cestujícím z východu i dalších směrů alternativu k lince Ex6 v případě, že přestupní návaznost není optimální. Systémově tato linka R16 navazuje především na linku Ex3 jedoucí z Brna a volnější vazbu nabízí cestujícím linek R18 a R19.
- V nácestných stanicích Beroun, Rokycany a případně Zdice jsou vazby prakticky výlučně na regionální dopravu. Ve stanici Zdice existuje volná vazba s linkou R26 v relaci Plzeň – Příbram.
- Jak již bylo uvedeno, linka R16 dosahuje ve stanici Plzeň hl.n. mimo hlavní taktový uzel X:00, přesto je její časová poloha vhodná pro spojení ze směru Praha do většiny směrů, tj. do Žatce, Chebu i Strakonice. Právě vazba na linku R11 zajišťuje nyní jedinou nabídku v relaci z Prahy, jelikož vazba linky Ex6 a R11 není v Plzni v současnosti garantována. Dosaženy jsou i další vazby na regionální spoje.
- Stanice Klatovy linka dosahuje v časové poloze X:30. Systémové vazby regionální dopravy jsou zajištěny do všech návazných směrů, tj. do Domažlic, Horažďovic a zejména pak ve směru do Železné Rudy.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: Současné smluvní zajištění linky R16 vyprší v závěru tohoto plánovacího období. Po tuto dobu bude rovněž zachován současný provozní koncept linky R16. Očekávat lze průběžný vliv stavební činnosti v úseku Praha – Beroun na jízdní dobu a časovou polohu příjezdu a odjezdu z Prahy.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Mimo úsek mezi Prahou a Berounem považuje Ministerstvo dopravy za stěžejní zlepšit parametry úseku Plzeň – Klatovy, který je jednokolejný a tak se provozní nepravidelnosti přenášejí mezi vlaky. Zkrácení jízdní doby tak bude užito pro posílení rezerv a ke stabilizaci přestupního uzlu v Klatovech.

Z pohledu nasazených vozidel je současná situace krátkodobě udržitelná. Hnací vozidla svým výkonem odpovídají požadované dynamice jízdy na současnou infrastrukturu a složení vlakových souprav poskytuje odpovídající základní standard, který však plně neodpovídá cílovým požadavkům, kterými jsou zejména dosažení rychlosti 160 km/h a nízkopodlažní nástup do soupravy. Obměna vozidlového parku bude posouzena v rámci přípravy nového smluvního pro následující období.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Pro období od jízdního řádu 2026/2027 bude na zajištění provozu linky R16 uzavřen nový smluvní vztah, v rámci kterého bude linka R16 součástí společného provozního souboru s linkou Ex6 Praha – Plzeň – Cheb. K tomuto časovému horizontu se jako účelné jeví prověřit doplnění nabídky na celodenní takt 60 minut mezi Prahou a Plzní. Toto rozhodnutí bude ovlivněno ekonomickou výhodností takového navýšení objednávky. S výjimkou této možné úpravy není v dlouhodobém výhledu předpoklad změn

konceptu provozu na lince R16. Cílem bude udržení a stabilizace současných vazeb a nabídky spojení pro pravidelné cestování do Prahy i Plzně z regionů. Pro naplnění tohoto cíle bude obměna vozidlového parku již nezbytná.

Nad rámec objednávky Ministerstva dopravy je součástí provozního konceptu linky zahuštění taktu linky R16 v úseku Plzeň – Klatovy a vedení přímých spojů do Železné Rudy. Tyto dopravní výkony v objednávce Plzeňského kraje představují nárůst turnusové potřeby vozidel v provozním konceptu linky R16 a také podmiňují podobu vozby vlivem jízdy v nezávislé trakci. Plzeňský kraj je dlouhodobě nakloněn této spolupráci, proto bude nutnou součástí přípravy nabídkového řízení úzká koordinace mezi objednateli a zajištění finančních prostředků na vedení těchto vlaků. Pokud se týče provozu do Železné Rudy, jeho zajištění může být technicky obtížně realizovatelné v okamžiku zajištění nových vozidel na lince R16, a v takovém případě bude spojení do Železné Rudy zajištěno přestupem v Klatovech.

Jako klíčová se jeví otázka vozby, protože požadavek na jízdu vybraných spojů v nezávislé trakci po sklonově náročné trati značně zužuje prostor pro výběr nových vozidel, která by měla již plně odpovídat dlouhodobě sledovaným kvalitativním požadavkům Ministerstva dopravy na vozidla dálkové dopravy (viz kapitola III tohoto dopravního plánu).

2.5.6 Linka R17 Praha – Tábor – České Budějovice/ České Velenice

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R17 je zástupcem linek druhého přepravního segmentu, který doplňuje dopravní obslužnost expresními vlaky linky Ex7 (první přepravní segment) o obsluhu nácestných rychlíkových stanic. Konkrétně linka R17 obsluhuje jednotlivé nácestné stanice na relaci Praha – Tábor – České Budějovice. Dvouvrstvý model spojení na trati 220 Praha – České Budějovice je ve srovnání s většinou jiných směrů velmi specifický. Zatímco na jiných radiálních relacích z Prahy do Ústí nad Labem, Brna a Plzně je nabízen expresní segment v intervalu 60 minut, na budějovické radiále je expresní spojení výrazně méně časté (takt linky Ex7 je dosažen jen ve špičkovém období a směru). Je to zjednodušeně dáno zejména relativně menším potenciálem tábořské a českobudějovické sídelní oblasti ve vztahu k Pražskému metropolitnímu regionu ve srovnání se obdobným vztahem Podkrušnohoří či Brněnské aglomerace k centru Čech²⁸.

Tento rozdíl je z hlediska koncepce linky R17 zásadní. Zatímco úkolem většiny jiných linek druhého přepravního segmentu (například linek R19, R20) je zajistit prakticky výhradně spojení pro menší rychlíkové stanice na trase, linka R17 má doplňkově nadále i význam pro spojení Praha – Tábor a Praha – České Budějovice. Proto je nutné, aby linka R17 byla schopna zajistit doplňkově i přepravní potřeby, které především uspokojuje linka Ex7. Stejně jako u dalších radiálních linek v prostoru Čech je zajištěna v zásadě nabídka v intervalu 60 minut s několika omezeními na interval 120 minut v období přepravního sedla.

Časový a prostorový souběh s linkou R11 v úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice vytvořil prostor pro druhou úlohu linky R17, kterou je obsluha Třeboňska vlaky dálkové dopravy. Rozsah této obsluhy je v četnosti 4 párů spojů vedených do Českých Velenic, jejichž rozložení není v současnosti plně rovnoměrné a odpovídá potřebám obsluhy této oblasti pro pravidelné i rekreační cesty. Vlaky linky R17 v úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice supluje linka R11 včetně společné vazby ve Veselí nad Lužnicí. Existence tohoto zástupu je nutnou podmínkou pro jízdu vlaku linky R17 do Českých Velenic.

²⁸ Toto srovnání je poněkud zjednodušené, neboť nebere v úvahu vzdálenost sídelních oblastí. V tomto je třeba odkázat na gravitační model použitý v infrastrukturních studiích. Tábořsko je k Praze daleko blíže než např. Šumpersko, a proto generuje výrazně vyšší potenciál, i když tyto sídelní oblasti jsou svou velikostí porovnatelné. Ve výsledku je však i přesto potenciál Budějovicka a Tábořska ve vztahu k Praze ve srovnání s výše uvedenými sídelními oblastmi menší. Neuvádíme příklad Praha – Ostrava, neboť zde zajišťuje plně otevřený trh nestandardní úroveň služeb.

Tab. 20: Základní parametry linky R17 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Veselí nad Lužnicí 220 (E)	60	60	19*	15*	6:00*-1:00/ 4:30-22:30	6:30-1:00/ 5:30-22:30
Veselí n.L. – České Budějovice 220 (E)	60	60	13	8	6:30-1:00/ 4:00-20:30	8:30-1:00/ 5:00-20:30
Veselí n.L.– České Velenice 226 (D)	240	240	4	4	9:30-20:30/ 5:30-18:30	9:30-20:30/ 7:30-18:30

* okrajové spoje vedeny pouze v části trasy Praha – Tábor nebo Tábor – Č. Budějovice

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky R17 je spojení jednotlivých nácestných center s regionálním a mikroregionálním významem na trati Praha – České Budějovice. Kromě nadregionálních vazeb linka plní linka R17 také úlohu v rychlé regionální dopravě z hlediska denní frekvence dojížděky. Především se jedná o dojížděkové proudy z Benešova do Prahy, popřípadě v menší míře ze směru (Tábor)/Soběslav/Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic. Pravidelně vedená linka R17 dále doplňuje nabídku expresní linky Ex7, jejíž spoje nejsou vedeny pravidelně po celý den nebo ve špičkách neposkytují dostatečnou nabídku. V určitých obdobích dne bude linka R17 nadále zajišťovat spojení Prahy, Tábora a Českých Budějovic pro veškeré cestující. Ministerstvo dopravy nepředpokládá za stávajících podmínek rozšíření stávajícího počtu zastavení jednak z důvodů konstrukce a stability jízdního řádu a také vzhledem negativním dopadům na prodloužení cestovních dob cestujícím nebo s ohledem na potřebu udržet kvalitu spojení pro cestující v hlavních relacích v období, kdy nebude dostupná nabídka expresních spojů.

Na území Hlavního města Prahy obsluhují vlaky linky R17 stanice *Praha hlavní nádraží*, *Praha-Vršovice*, *Praha-Zahradní Město* (od roku 2022). Ve všech těchto stanicích je linka R17 napojena na systém městské dopravy. Vedení některých vlaků do stanice Praha-Holešovice je vyvoláno technologickými potřebami dopravce a provozovatele dráhy, ale není sledovaným zastavením z pohledu objednatele.

V úseku z Prahy do Českých Budějovic obsluhuje linka R17 řadu sídel regionálního a nadregionálního významu. Ve Středočeském kraji je to okresní město *Benešov* s necelými 17 tisíci obyvatel. Prostřednictvím zastavení v železniční stanici *Olbramovice* je zajištěna obsluha blízkých obcí *Olbramovice* a *Votice*, které dohromady čítají přes 5 tisíc, a také přípojně trati do Sedlčan s více než 7 tisíci obyvateli). V tábořské oblasti kromě samotného města *Tábora* s cca 35 tis. obyvatel obsluhuje linka R17 město *Planou nad Lužnicí* s cca 4 tisíci obyvatel a město *Soběslav* s více než 7 tisíci obyvatel. Pro obsluhu linkou je klíčová obsluha *Veselí nad Lužnicí*, které má samo více než 6 tisíc obyvatel, ale ve kterém jsou od linky R17 důležité přestupní vazby ve směrech *Jindřichův Hradec* a *Třeboň* (v případě přestupu Os – R17). V krajském městě České Budějovice je jediným místem zastavení tamní železniční stanice.

Větev linky R17 do Českých Velenic především přímo obsluhuje osmitisícovou *Třeboň* s dvojnásobným zastavením v železniční stanici *Třeboň* a v zastávce *Třeboň Lázně* vhodně umístěné pro obsluhu centra lázeňského města. Nízká četnost vedení dálkových vlaků a poměrně nižší celkový potenciál poptávky vedou k situaci, kdy vlaky dálkové dopravy ve své trase částečně nahrazují spojení regionální dopravou, tj. přizpůsobují svoji zastavovací koncepci tomuto segmentu zastavením vlaků v *Majdaleně (Chlum u Třeboň)* a v *Suchdolu nad Lužnicí zastávce*. Samotné *České Velenice* s 3500 obyvateli, které z velké části přirozeně spadají do Českých Budějovic, vytvářejí především potenciál pro tvorbu dalších návazností, který doposud nebyl využit.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Těžiště poptávky cestujících v druhém přepravním segmentu zpravidla leží v cestách v dílčích úsecích linky. Nejinak je tomu u linky R17, kde ve frekvenčních průzkumech dominuje denní dojížděka v relaci

Benešov u Prahy – Praha. Z pohledu obsazení tvoří tyto cestující přibližně polovinu až dvě třetiny obsazenosti vlaku v pracovní den. Denní dojíždka v ostatních relacích do Prahy, Tábora nebo Českých Budějovic je rovněž významná, ale v absolutních číslech je výrazně menší. Zde je znatelný vliv nabídky prvního přepravního segmentu, který převažuje pokrytí poptávky v relacích typu Praha – Tábor.

V týdenní a rekreační poptávce se naopak projevuje význam linky na střední vzdálenosti a znatelná je i poptávka v relacích Praha – České Budějovice, kde linka R17 doplňuje nabídku linky Ex7. Obsazenost vlaku směrem do Prahy ve špičkovém směru znatelně narůstá již od výchozí stanice a opačně. Linka R17 tak například prokazatelně plní stěžejní úlohu pro obsluhu Veselí nad Lužnicí včetně všech návazných směrů. Týdenní přepravní špička dominantně cílí k Praze a ostatní směry jsou v tomto srovnání nepoměrně menší. Znatelná je i rekreační poptávka v sobotu a v neděli a její sezónní výkyv, který se projevuje značným vytížením špičkových spojů v letních měsících.

Vývoj poptávky v minulém období byl do značné míry ovlivněn četnou stavební činností na modernizaci železničního koridoru. I přes tyto negativní jevy v posledních letech celkový počet cestujících mírně rostl. Především v relacích, které již nejsou zasaženy stavební činností lze zaznamenat trvalý růst počtu přepravených cestujících. S postupným dokončováním modernizace železničního koridoru budou vytvořeny podmínky pro udržení růstového trendu celkového počtu přepravených cestujících. Především je očekáván nárůst denní a týdenní dojíždky do Prahy.

Pro úsek Veselí nad Lužnicí – České Velenice není v době přípravy tohoto dopravního plánu dostatek relevantních statistických údajů pro přesnou analýzu významu linky R17 v tomto úseku. Přesto však dosavadní výsledky linky v období postiženém celkovým propadem poptávky dávají pozitivní signály o využití linky a významu pro přímé spojení dálkovou dopravou do oblasti Třeboňska. Vlakové soupravy linky R17 jsou tvořeny kmenovou soupravou pěti vozů o celkové kapacitě cca 340 míst k sezení, která je špičkově posilována. Celkový počet souprav linky R17 je osm, přičemž v pracovní den je nasazeno sedm souprav. V následujícím období je předpoklad postupné obnovy vozidlového parku s využitím převodu modernějších vozů z jiných linek.

Konstrukční poloha linky

- Výchozím body pro konstrukci linky je dosažení taktového uzlu Tábor v poloze X:00 z hlediska provázání s ostatními linkami regionální dopravy.
- Linka je na odjezdu z Prahy vedena v 30 minutovém prokladu s linkou Ex7. Toto opatření je motivováno snahou co nejméně omezovat regionální dopravu, která jezdí v intervalu 30 minut.
- Ve stanici Veselí nad Lužnicí je linka součástí směrových vazeb, z nichž nejvýznamnější jsou v relaci Tábor – České Budějovice, pokud vlak linky R17 pokračuje do Českých Velenic, a Praha – Jindřichův Hradec.
- Uzlu České Budějovice dosahuje v širší poloze X:00 s možností krátkého obratu vlakové soupravy.
- Z úseku Veselí nad Lužnicí – České Velenice neplyne žádná výchozí konstrukční podmínka, přesto tento jednokolejný úsek vyvábí řadu dílčích limitů při křížování vlaků.
- Přejížděný vliv na konstrukci jízdního řádu představují omezení z důvodu nedokončených staveb modernizace koridoru nebo probíhajících stavebních prací. Přesto většina křížování probíhá dnes již na dvoukolejných úsecích. Konstrukce jízdního řádu musí zohlednit průjezd všech vlaků jednokolejnými úseky, doposud nedokončené úseky neumožňují plně využít parametrů trati.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V uzlu Praha je poloha linky R17 v poloze X:30, a tento uzel není příliš soudržný z hlediska přípojů z ostatních směrů. Reálně je využitelná volná přestupní vazba s linkou Ex3 ve směru Brno a od linek druhého přepravního segmentu R18/R19/R20, které všechny přijíždějí do uzlové stanice Praha hlavní nádraží s dostatečnou rezervou pro vytvoření přestupní vazby. Reálně činí obtíže dosažení vazby s linkami Ex5 a R15 ze směru Ústí nad Labem, která by však měla být v budoucnu podle názoru objednatele dálkové dopravy dosažena tak, že linky Ex5

a R15 dosáhnou Prahu hl.n. těsně před X:30 a linka R17 odjede po X:30, a to v téže symetrii, se zhruba polovinou potřebné přestupní doby na každé straně (cca 26/34). Rovněž není dosažena vazba od R21 ze směru Mladá Boleslav, což je ovšem dlouhodobě neodstranitelné bez komplexní změny koncepce linky R21, což MD za současných podmínek nepředpokládá.

- V nácestných stanicích v úseku Praha – Tábor existují četné přípojné vazby na regionální železniční a autobusové linky. V Táboře dosahuje R17 skupinu X:00, je možné zmínit vazby ve směru Milevsko, Pelhřimov a Bechyně popř. vazby na veřejnou linkovou silniční dopravu.
- V uzlu Veselí nad Lužnicí je linka R17 provázána směrovou vazbou s linkou R11 České Budějovice – Brno pro spojení v relaci Praha – Tábor – Jindřichův Hradec. V opačných hodinách je tato vazba zajištěna vlaky regionální dopravy. Zároveň je možné využít vazbu na vlaky regionální dopravy ve směru Třeboň. Souběh linek R11 a R17 z Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic umožňuje odklonit vlaky linky R17 do Českých Velenic nebo jejich jízdu ve Veselí nad Lužnicí ukončit. V takovém případě je spojení do Českých Budějovic zajištěno směrovou vazbou s vlaky linky R11.
- Významné přestupní vazby jsou konstruovány v uzlu České Budějovice, především v poloze S:00 na linky regionální dopravy ve směru Český Krumlov, Linz (Ex7 nebo regionální spoje), České Velenice, popřípadě vazba na R11 ve směru Strakonice.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

V následujícím období budou dokončeny zásadní modernizační stavby IV. TŽK. Zároveň od jízdního řádu 2023/2024 dojde k uzavření nové smlouvy s dopravcem na zajištění veřejných služeb na lince R17. Linka bude součástí širšího kontraktu společně s linkami Ex7, R11 a R31. Tyto milníky se v případě linky R17 neprojeví změnou okrajových podmínek, přesto lze očekávat pozitivní trend vývoje poptávky po letech poznamenaných stavební činností na dráze.

Mezi dílčí efekty dokončené modernizace bude patřit posun časové polohy trasy linky v úseku Praha – Tábor. Při zachování fixního uzlu Tábor X:00 se vlivem krácení cestovní doby posune odjezd z Prahy do pozdější polohy, tj. dojde k rozšíření ostře dosahovaného uzlu X:30 v Praze hl.n.

Stanice České Velenice v sobě skrývá potenciál pro rozšíření nabídky spojení přímo nebo s přestupem dále do Rakouska. Současná konstrukce taktového jízdního řádu na obou stranách státní hranice tvorbu systémové vazby neumožňuje, přesto nelze v tomto plánovacím období vyloučit vznik takového propojení s vazbou na Vídeň v podobě omezeného počtu jednotlivých vlaků. Do doby elektrifikace dráhy však vznik systémového spojení není sledovaným cílem z pohledu objednatele na české straně.

Přestože Ministerstvo dopravy primárně zajišťuje objednávku linky pouze do stanice Praha hl.n., je dnes nedílnou součástí linky také jízda vybraných vlaků do stanice Praha-Holešovice z technologických důvodů. Záměrem Správy železnic je zbudovat novou odstavnou a obratovou kapacitu Praha-Malletova. V případě, že dopravce vyhodnotí tuto možnost obratu a provozního ošetření jako výhodnou pro potřeby linky R17, odstup vlakových souprav z Hlavního nádraží přesunut z holešovické stanice do tohoto nového odstavného nádraží. Tato změna není nijak vázána na ostatní rozvoj infrastruktury a linky. Rozhodující bude zprovoznění tohoto odstavného nádraží a technologické potřeby dopravce a také přidělení kapacity.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park:

Z pohledu objednatele dálkové dopravy je nezbytné soustředit se na elektrizaci úseku do Českých Velenic, která umožní sjednotit vozidlový park na celé lince a dokončení staveb modernizace železničního koridoru. Pro rozvoj linky R17 je nezbytné postupná obnova vozidlového parku. Kromě nasazení vozů odpovídajících technických parametrů pro koridorovou trať je potřebné poskytnout odpovídající kvalitu cestujícím. Toho bude zpočátku dosaženo převodem disponibilních vozů z jiných linek. Jako optimální se však jeví pořízení ucelených trakčních nebo netrakčních jednotek v rámci budoucího smluvního vztahu.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Pro tento vzdálenější časový výhled očekáváme vliv dokončených staveb modernizace dráhy v úseku Nemanice – Ševětín a modernizace železničního uzlu České Budějovice včetně úprav severního a jižního zhlaví stanice. Tyto změny se projeví především krácením cestovní doby, ale nepřinesou změnu okrajových podmínek konstrukce jízdního řádu. Cílovým stavem pro toto období vzhledem ke snaze maximálního využití investice do koridorové trati i vozidel zavedení celodenní pravidelné nabídky spojení linkou R17 v pravidelném taktu 60 minut.

Zásadní však bude vliv dokončené elektrifikace a modernizace trati v úseku Veselí nad Lužnicí – České Velenice. Kromě zrychlení a zvýšení kvality přinese elektrifikace možnost sjednotit vozbu na celé lince (opustit koncepci soupravy tažené lokomotivou). Vozba v elektrické trakci v celé délce dráhy otevře příležitost systémově propojit linku R17 s regionálními expresními vlaky ve směru Vídeň (příležitost vytvořit uzel České Velenice S:00). Rozsah dopravy na lince R17 v tomto úseku by zachoval současné 4 páry, avšak jejich časová poloha by se mohla přizpůsobit novým podmínkám a vazbám tak, aby se optimalizoval oběh vozidel.

2.5.7 Linka R18 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Olomouc – Luhačovice

Základní charakteristika stávající nabídky

Jedná se o linku druhého přepravního segmentu (s expresním charakterem v úseku Zábřeh na Moravě – Olomouc), jejímž smyslem je obsluha regionálních a mikroregionálních středisek v úseku Praha – Olomouc. Za tímto účelem je do České Třebové vedena v prokladu s linkou R19. Dále linka směřuje do jižní části Zlínského kraje, který tak obsluhuje jak v relacích regionálních, tak i nadregionálních ve vztahu k Olomouci a dále do Prahy. Okrajové spoje pak obsluhují přímo Zlín a Veselí nad Moravou.

Tab. 21: Základní parametry linky R18 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Olomouc 001 (E)	120	120	9	9	4:00-00:00 4:00-21:30	4:00-00:00 4:00-21:30
Olomouc – Luhačovice * 330 (E), 341 (N)	120	120	9	9	6:00-22:00 4:00-20:00	6:00-22:00 4:00-20:00

*okrajové vlaky jsou vedeny jen v dílčích částech tohoto úseku

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Stejně jako u jiných linek druhého přepravního segmentu je úkolem linky R18 zajistit v úseku Praha – Olomouc spojení mezi regionálními a mikroregionálními středisky a jejich spojení s krajskými městy na trase Praha, Pardubice, Olomouc. Tomu odpovídá i zastavovací koncepce v tomto úseku. Vedle měst, kde zastavují vlaky prvního přepravního segmentu *Praha (hlavní nádraží)*, *Kolín*, *Pardubice* a *Česká Třebová* zastavují vlaky linky R18 dále ve stanicích *Praha-Libeň* a městech *Přelouč*, *Choceň* a *Ústí nad Orlicí*. Stanice *Zábřeh na Moravě*, *Mohelnice* a *Červenka* vlaky linky R18 projíždějí a jsou obsluhovány linkou Ex2. Stejně jako u ostatních linek druhého přepravního segmentu se jedná o sídla, která převyšují 5000 obyvatel, a to s výjimkou předměstských oblastí. V relaci Olomouc – Luhačovice vlaky této linky zastavují ve stanicích *Přerov*, *Hulín*, *Otrokovice (Zlín)*, *Staré Město u Uherského Hradiště*, *Uherské Hradiště*, *Uherský Brod*, *Újezdec u Luhačovic* a *Luhačovice*.

Po jednom páru okrajových spojů jsou vlaky této linky vedeny do Zlína a Veselí nad Moravou, kterým tak zajišťují přímé spojení dálkovou dopravou s Olomoucí a Prahou a dalšími sídly v trase linky.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linku R18 v úseku Praha – Olomouc využívají především denně dojíždějící na kratší vzdálenosti do Prahy (ze stanice od České Třebové), do Pardubic (z Přelouče, Chocně, Ústí nad Orlicí), do Olomouce

popřípadě mezi sousedícími centry. Zároveň je linka využívána týdenními (nedenními) dojíždějícími ze spádových oblastí stanic, ve kterých nezastavují vlaky expresního segmentu linek Ex1 a Ex2. Jedná se tedy především o spojení Přelouče, Chocně a Ústí nad Orlicí s centry metropolitních regionů na trase linky. Podíl na obsazenosti vlaků linky R18 mají také cestující z ramena Olomouc – Luhačovice. Z toho důvodu je přepravní poptávka nejvyšší v období týdenní přepravní špičky, především v pátek ve směru z Prahy a v neděli v opačném směru.

Kmenová souprava má stanovenou kapacitu nejméně 220 míst k sezení, přičemž většina vlaků je dále posilována jedním a ve špičkovém období i více vozy.

Konstrukční poloha linky

Vlaky linky R18 podléhají v zásadě několika okrajovým podmínkám. Jednou z nejzásadnějších je proklad s R19 v úseku Praha – Česká Třebová, kde jsou linky minutově totožné. Stanice Praha hl.n. dosahují vlaky v poloze blízké X:00.

Konstrukce jízdního řádu v taktovém uzlu Olomouc je zaměřena na dosažení polohy X:30, což je významné s ohledem další vazby v regionální dopravě.

Svůj význam má také vzájemná poloha linek R18 a R13 v úseku mezi Olomoucí a Starým Městem u Uherského Hradiště, které v tomto úseku vytvářejí obsluhu dvou vlaků za 120 minut po celou dobu občanského dne. S ohledem na odlišné okrajové podmínky obou linek je dosaženo intervalu cca 30'/90'. Uzlu Staré Město u Uherského Hradiště linka R18 dosahuje ze směru Olomouc krátce po dvacáté minutě sudé hodiny a zpět ve směru Praha odjíždí krátce po třicáté minutě liché hodiny. Časový prostor v železniční stanici Staré Město u Uherského Hradiště je využitý pro přepřah hnacího vozidla nezávislé trakce, které je potřebné pro další jízdu do/z Luhačovic.

Posledním rozhodným místem je vzájemné křížování v Uherském Brodě L:00.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

V případě Prahy hl.n. jsou k dispozici vazby na dálkovou a regionální dopravu, např. ze/ve směru České Budějovice (relace České Budějovice – Praha – Luhačovice, vazba z linky Ex7 na R18 a zpět) a Plzeň (relace Plzeň – Praha – Luhačovice, vazba z linky R16 na R18 a zpět).

Přestupní vazby mezi vlaky linky R18 a vlaky regionální dopravy jsou vytvořeny v Kolíně a Pardubicích. Kolín je možné využít k přestupu při cestě v relaci Olomouc – Kolín – Kutná Hora a Olomouc – Kolín – Nymburk, Pardubice při cestě v relaci Olomouc – Pardubice – Hradec Králové.

Dále lze uvést přestupní vazby v Ústí nad Orlicí, které jsou vytvořeny s vlaky ve/ze směru Letohrad.

Důležitý je uzel Olomouc X:30 s vazbami na vlaky regionální dopravy, např. na vlaky ve/ze směru Prostějov.

V Přerově vzniká mezi linkami R8 a R18 vazba Luhačovice – Přerov – Ostrava, která doplňkově umožňuje cestování ve/ze směru Ostrava.

Zastavení v Otrokovicích umožňuje návaznými regionálními spoji obsloužit krajské město Zlín.

V ostatních uzlech převažují vazby na regionální dopravu. Zmínit lze především Hulín, ve kterém je linka R18 provázána s vlaky regionální dopravy v relacích Kroměříž – Hulín – Praha a Holešov – Hulín – Praha, a dále také Uherský Brod s vazbou na regionální spoje v relaci Praha – Uherský Brod – Bylnice.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: Objednatel dálkové dopravy předpokládá ve střednědobé perspektivě aretaci současných časových poloh vlaků linky R18, která plyne mimo jiné z uzavřeného smluvního vztahu ve společném souboru s linkou Ex2 do roku 2028. To se týká především uzlu Olomouc X:30. V rámci možností bude Ministerstvo dopravy usilovat o zachování stávajících prokladů. Jde zejména o zachování vedení vlaků linek R18 a R19 v úseku Praha – Česká Třebová v intervalu 60 minut a zajištění rychlého spojení v relacích Praha – Slovácko (Uherské Hradiště, Uherský Brod, Luhačovice) v intervalu 120 minut v průběhu občanského dne v jednotné minutové poloze.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Linka je převážně vedena po modernizovaných tratích. Problémem však nadále zůstává kapacita některých úseků trati č. 010/011 Praha – Česká Třebová, zejména na výjezdu z pražského železničního uzlu. Účelná je elektrizace úseku Staré Město u U. H. – Luhačovice, která odstraní přeprah v železniční stanici Staré Město u Uherského Hradiště a zjednoduší vozbu vlaků do Luhačovic. K zahájení stavby by mohlo dojít v průběhu tohoto plánovacího období, avšak dokončení modernizace dráhy tento horizont přesahuje.

Vozba linky je již připravena na konverzi trakční napájecí soustavy v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Přerov, k níž dojde v průběhu tohoto plánovacího období.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Smluvní vztah na soubor linek Ex2 a R18 je uzavřen do konce roku 2028.

Podoba linky v následujícím období bude ovlivněna vývojem v přípravě a realizaci modernizace drah ve Zlínském kraji. Jde zejména o modernizaci a elektrizaci dráhy do Zlína a do Luhačovic. Posílení nabídky však bude závislé také na dalších investicích. Zmínit lze například zvýšení kapacity v úseku Praha – Kolín nebo Choceň – Ústí nad Orlicí. Cílový stav pro vzdálený horizont předpokládá vedení samostatné linky expresního charakteru z Prahy přes Olomouc do jižní části Zlínského kraje, přičemž taková linka by měla potenciál pro převedení na VRT Praha – Brno po jejím dokončení.

2.5.8 Linka R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno

Základní charakteristika stávající nabídky

Jedná se o typickou linku druhého přepravního segmentu (tedy součást skupiny podobných linek ve skupině čísel R16-R20), jejímž smyslem je souběžně s linkou Ex3 obsluha regionálních a mikroregionálních středisek v úseku Praha – Brno. Jejím prioritním smyslem není přepravovat cestující mezi Prahou, Pardubicemi a Brnem, nýbrž zajišťovat rozvoz z těchto krajských měst a od vlaků prvního přepravního segmentu do středisek střední velikosti. Snahou objednatele dálkové dopravy je konstruovat odjezdy vlaků této linky krátce po odjezdu vlaků linky Ex3, jak z Prahy tak Brna. Tato podmínka je v současné době komplikována rozsáhlou modernizační činností v trase prvního koridoru. Delší jízdní doby linka využívá k devíti systémovým zastavením na trase nad rámec linky Ex3.

V bezvýlukovém stavu linka vytváří v úseku Praha – Česká Třebová společně s linkou R18 interval 60 minut. V úseku Česká Třebová – Brno jezdí vlaky této linky v přibližném prokladu se špičkovými spěšnými vlaky, objednávanými Pardubickým a Jihomoravským krajem. V případě, že by mělo dojít k ukončení objednávky těchto spěšných vlaků, bude potřebné hledat cesty k omezení dopadů jejich výpadku na cestující veřejnost.

Tab. 22: Základní parametry linky R19 v období platnosti jízdního řádu 2022/2023

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Brno 010, 260 (E)	120	120	8*	8**	4:40-20:20/ 8:00-22:00	6:00-20:20/ 8:00-22:00

* První ranní a poslední večerní vlak jede jen do /z České Třebové

** První ranní a poslední večerní vlak jede jen v úseku Česká Třebová – Brno, resp. zpět

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení mezi regionálními a mikroregionálními středisky a jejich spojení s krajskými městy Praha, Pardubice, Brno, včetně napojení na síť prvního přepravního segmentu v těchto městech. Významná funkce linky je i v rychlé regionální dopravě, proto jsou vloženy vlaky v úseku Česká Třebová – Brno objednávané kraji. Tomu odpovídá i zastavovací koncepce. Vedle měst, kde zastavují vlaky prvního přepravního segmentu: Praha, Pardubice, Brno a střídavě Kolín/Česká Třebová je zajištěn prostor pro devět dalších stabilních míst pro systémové zastavení: ve druhém z bodů Kolín/Česká Třebová, dále v Praze-Libni, Přelouči, Chocni, Ústí nad Orlicí, Svitavách, Březové

nad Svitavou, Letovicích, Skalici nad Svitavou (Boskovicích) a Blansku. Jedná se zpravidla o sídla, která převyšují 5000 obyvatel, a to s výjimkou předměstských oblastí (Praha – Kolín, Brno – Blansko), kde zastavení rychlíků nahrazuje, mj. i s ohledem na zcela převažující spádování do blízkého krajského střediska, intenzivní příměstská doprava. Během výlukových činností linka přebírá i část frekvence cestujících linky Ex3 z relace Pardubice – Brno, která během výluk trpí absencí přímého prvního přepravního segmentu.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Vlaky linky R19 zajišťují stejně jako vlaky linky R18 denní dojížděkové vztahy, především v okolí Pardubic (z Přelouče, Chocně, Ústí nad Orlicí) a Brna (z Blanska, Skalice nad Svitavou (Boskovic), Letovic). V oblasti dálkových vztahů je linka využívána především cestujícími ze stanic, ve kterých nezastavují vlaky expresního segmentu Ex1, Ex2 a Ex3, pro cesty do Prahy a Brna (např. relace Blansko – Praha, Choceň – Brno apod.). Z toho důvodu je přepravní poptávka nejvyšší v období týdenní přepravní špičky, především v pátek ve směru z Prahy a Brna, v neděli večer a v pondělí ráno v opačném směru. Zároveň však nejsou podobně jako u linky R18 výrazné rozdíly v počtech cestujících mezi jednotlivými úseky. Kmenová souprava vlaku je od roku 2016 nově složena z elektrické jednotky řady 660 InterPanter. Obsluha je zajišťována pětivozovými jednotkami, které jsou ve špičkách posilovány třívozovými jednotkami. K zajištění obsluhy je třeba 5 kmenových souprav bez zálohy.

Konstrukční poloha linky

Konstrukce linky je výrazně ovlivněna výlukovou činností v úsecích Ústí nad orlicí – Choceň a Brno – Blansko. Objednatel dálkové dopravy podporuje dosažení konstrukce jízdního řádu podle situace před předmětnými výlukami, tedy zajištění odjezdů z Prahy krátce po odjezdu Ex3, v úseku Praha – Česká Třebová dosáhnout ucelené taktové nabídky s totožnou trasou s linkou R18 Praha – Olomouc – Vsetín/Luhačovice. Cílem objednatele dálkové dopravy je dosáhnout přestupních vazeb ve stanicích Pardubice hl.n. (L:00) a Svitavy (S:00), tak by bylo možné dosáhnout uzlu Brno hl.n. pro přestup z linky Ex3 ve směru na Vídeň.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

Většina systémových vazeb v Čechách se nedaří vlivem výlukových prací zajistit. Cíle objednatele dálkové dopravy je zajistit následující přestupní vazby:

- V uzlu Praha jsou zajištěny obdobné vazby jako u minutově shodné linky R18 (viz výše), namísto linky R15 je vazba od Ústí nad Labem linkou Ex5.
- V uzlu Pardubice je linka optimalizována na zajištění spojení v relaci Liberec – Pardubice – Brno od linky R14.
- Návazná spojení regionální dopravou jsou zajištěna ve většině nácestných stanic, tj. např. v Chocni ve směru Vysoké Mýto a Náchod (v relaci Brno – Náchod), v Ústí nad Orlicí ve směru Letohrad, ve Svitavách směr Polička, ve Skalici nad Svitavou ve směru Boskovice a podobně. V Blansku je Jihomoravským krajem zajištěna řada přípojných vazeb autobusovou dopravou.
- Poloha vlaku v uzlu Brno umožňuje dosažení přípojné vazby směr Vyškov a Olomouc, na linku Ex3 směr Wien a na vlaky regionální dopravy.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Provoz linky bude zajišťován na základě současné smlouvy o veřejných službách do konce platnosti jízdního řádu 2028/2029.

Plánované koncepční změny: Zásadním zájmem objednatele je zajištění přípojných vazeb v Pardubicích hl.n. na linku R14, které, vlivem rozsáhlé výlukové činnosti, v současné době nejsou dosahovány. Objednatel dálkové dopravy předpokládá ve střednědobé perspektivě vrácení konstrukce jízdního řádu do stavu splňujícího všechny podmínky uvedené v tomto dopravní plánu. Objednatel dálkové dopravy bude monitorovat zastavení v železniční stanici Březová nad Svitavou, která vykazuje mimořádně slabé přepravní charakteristiky. Za dané situace pokládá objednatel dálkové dopravy za vyhovující současné řešení vjezdu a výjezdu do vysoce zatíženého železničního uzlu Brno.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Linka je převážně vedena po modernizované trati, během střednědobého horizontu dojde k modernizaci úseků Choceň – Ústí nad Orlicí a Brno – Blansko, další úseky včetně odstraňování úrovnových přechodů na nástupiště v jednotlivých stanicích budou následovat v delším časovém horizontu. Probíhá modernizace uzlu Pardubice. Jak již bylo uvedeno u linek Ex2 a Ex3, problémem zůstává kapacita některých úseků trati 010/011, zejména na výjezdu z pražského železničního uzlu. Specifickým, obecně známým problémem je propustnost železničního uzlu Brno, která je však obtížně řešitelná bez provedení rozsáhlých modernizačních prací. Na lince jsou nasazována vozidla řady InterPanter, která budou vyhovující i ve střednědobém horizontu.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Cílem objednatele dálkové dopravy je dosažení systémové jízdní doby Praha – Brno 3 h s ideálními taktovými uzly Praha, Pardubice, Svitavy a Brno, které jsou důležitým prvkem pro provázání linek dálkové dopravy R19 a Ex3 se současným zajištěním přestupních vazeb na linku R14 a vlaky regionální dopravy. Přínos pro linkové vedení bude představovat modernizace železničních uzlů Česká Třebová a Brno, peronizace stanic na trati č. 260 a modernizace úseku Ústí nad Orlicí – Choceň v nové stopě.

2.5.9 Linka R20 Praha – Ústí nad Labem – Děčín

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R20 je provozována v intervalu 120 minut v průběhu celého občanského dne. V pracovních dnech je v časech přepravní špičky nabídka rozšířena na interval 60 minut 6 páry vložených vlaků, z nichž některé jsou vedeny jen v úseku Praha – Ústí nad Labem. V celé délce své trasy zajišťuje nabídku spojení v druhém přepravním segmentu dálkové dopravy, tj. obsluhuje nácestné stanice mezi Prahou a Ústím nad Labem. Z toho plyne převažující úloha pro zajištění pravidelné denní dojížděky. V menší míře se pak projevuje týdenní dojížděka nebo rekreační cesty zejména o víkend.

Tab. 23: Základní parametry linky R20 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Děčín 091, 090 (E)	120 (60)	120	15	9	5:30-1:00 4:30-23:30	6:30-1:00 4:30-23:30

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky R20 je zajistit spojení pražského metropolitního regionu a ústecké aglomerace s významnými centry regionálního a mikroregionálního významu na trati 090. Sekundárně linka zajišťuje vzájemné přepravní vztahy rovněž mezi jednotlivými centry na trati (např. Lovosice – Roudnice nad Labem). V úseku Praha – Ústí nad Labem plní linka R20 funkci druhého (obslužného) přepravního segmentu dálkové dopravy, vlaky zastavují kromě stanic expresního segmentu – *Praha hlavní nádraží, Praha-Holešovice, Ústí nad Labem hlavní nádraží*, také ve významných nácestných stanicích. Zastavení linky je dále realizováno ve stanicích *Praha-Podbaba, Kralupy nad Vltavou, Roudnice nad Labem, Lovosice* s návazností do Litoměřic, *Děčín hlavní nádraží* a v menších stanicích s návazností do významnějších sídel, tj. železniční stanice *Hněvice* do Štětí, železniční stanice *Bohušovice nad Ohří* směr Terezín. V souvislosti se zastavovací strategií a účelem linky je třeba uvést, že vysoká intenzita denní dojížděcí v přepravní špičce z Kralup nad Vltavou do Prahy neumožňuje, aby byla dále na trati 090 souprava dimenzovaná podle tohoto úseku. Vlaky linky R20 zajišťují toto spojení alternativně s vlaky regionální dopravy. Trasování linky R20 do stanice Praha hlavní nádraží pokládá objednatel dálkové dopravy za vhodné vzhledem k návaznostem v dálkové dopravě.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Vlaky linky R20 jsou využívány především v rámci denních dojížděkových vztahů mezi regionálními a mikroregionálními centry na trati 090 na straně jedné a Prahou, popřípadě Ústím nad Labem na straně

druhé. Vzhledem k vysokému podílu denně dojíždějících není u linky výrazný rozdíl v přepravní poptávce v rámci týdenní přepravní špičky tak jako u jiných linek dálkové dopravy, přičemž průměrné denní zatížení linky je vyšší než o víkendových dnech. V rámci jednotlivých úseků je absolutně nejvyšší počet cestujících mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou, který je výrazně ovlivněn denně dojíždějícími z Kralup nad Vltavou. Naopak nejnižší zatížení linky je v úseku Ústí nad Labem – Děčín, ve kterém je však možné využít nabídky dalších linek dálkové i regionální dopravy.

Počet cestujících na lince výrazně vzrostl po zavedení systému dvou segmentů dálkové dopravy. V minulém období docházelo k mírnému meziročnímu růstu ve většině úseků. Obrat cestujících v jednotlivých stanicích odpovídá jejich významu, nejnižší využitelnost je patrná ve stanicích Bohušovice nad Ohří a Hněvice. Kmenovou soupravu vlaku tvoří zpravidla 6 vozů s celkovou kapacitou cca 320 míst k sezení. Vlaky v okrajových časech mají kapacitu nižší a naopak ve špičkovém období je kapacita vlaku posílena až 3 vozy. Základní dvouhodinový takt vyžaduje 3 kmenové soupravy, které jsou doplněny dalšími 2 soupravami na zajištění vložených vlaků v pracovní dny.

Konstrukční poloha linky

Výchozím bodem pro konstrukci linky R20 je dosažení taktového uzlu Lovosice v poloze X:00 z důvodů návazností v regionální dopravě.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V železniční stanici Praha hl.n. vytváří linka R20 vazbu s linkou Ex2 východním směrem (resp. Ex1), s linkou Ex3 ve směru Brno, s linkou R16 západním směrem, s linkou R17 do jižních Čech a řadu volnějších návazností v dalších relacích dálkové dopravy.
- Klíčovým bodem linky je taktový uzel Lovosice v poloze X:00, ve kterém je realizováno provázání se spoji regionální dopravy v S:00 (v případě špičkových vlaků linky R20 zpravidla také v L:00) na linky U11 ve směrech Litoměřice a Česká Lípa, U6 ve směru Úpořiny (na lince U6 t.č. náhradní autobusová doprava) a U11 ve směru Libochovice a Louny.
- V železniční stanici Děčín je vytvořena vazba na vlaky regionální dopravy linky L2 ve směru Česká Lípa, U28 ve směru Bad Schandau, Sebnitz a Rumburk a velmi těsnou vazbu na linku U8 ve směru Česká Kamenice a Rumburk.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: Rozšíření nabídky spojení v minulém období přineslo doplnění nabídky v intervalu 60 minut v pracovní dny. Další doplnění nabídky na plný interval 60 minut v pracovní dny je záměrem objednatele, ale jeho realizace není ukotvena k žádnému časovému horizontu. Tento rozvoj je podmíněn pozitivním trendem rozvoje poptávky a také jistotou pro dlouhodobou udržitelnost z pohledu financování, s ohledem na současnou situaci spojenou s odezníváním pandemie covidu-19 jej spíše nelze očekávat. Současný smluvní vztah na zajištění provozu linky je uzavřen do roku 2029.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Sledovaný provozní koncept přímo nevyžaduje žádné úpravy infrastruktury. Přesto zlepšení parametrů dráhy přispěje k vnímané kvalitě poskytovaných služeb. S tím souvisí také nezbytná obnova vozidlového parku, která bude v tomto plánovacím období spojena především s převodem vhodnějších vozidel z jiných linek dálkové dopravy.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Nastavený provozní koncept je východiskem i pro toto plánovací období a případné změny budou vyvolány vnějšími vlivy, např. změnou okrajových podmínek nebo novými příležitostmi.

Zásadní změny očekáváme až s plánovanou výstavbou VRT v úseku Praha – Lovosice/Litoměřice.

2.5.10 Linka R21 Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R21 je příkladem provozu dálkové dopravy na infrastruktuře, která je pro přepravní vztahy prvního přepravního segmentu v zásadě nekonkurenceschopná. Zatímco je možné se přepravit veřejnou linkovou dopravou z centra Prahy na autobusové nádraží v Liberci za cca 1,5 hod., přeprava po železnici, i kdyby existoval prioritní přepravní segment, by cestovní dobou výrazně překračovala 2 hodiny. Vedení „non-stop vlaku“ by navíc rozvracelo veškerou ostatní dopravu na trati 070 a 030. Pro celkovou nekonkurenceschopnost v relaci Praha – Liberec není první přepravní segment vůbec objednávan a obsluha spojení těchto dvou měst je ponechána na autobusové dopravě.

Uvedená linka proto zajišťuje především spojení druhým přepravním segmentem a soustřeďuje se tedy na přepravu cestujících z Prahy do měst Mladá Boleslav, Bakov nad Jizerou, Mnichovo Hradiště, Turnov a Železný Brod. Druhotně je zajištěno optimalizované přestupní spojení Praha – Turnov – Liberec, které je využíváno především pro jízdu z nácestných stanic jako např. Neratovice, Mladá Boleslav a Mnichovo Hradiště do Liberce a na rekreační dopravu. V úseku Praha – Turnov jsou spoje této linky vedeny v taktu 120 minut. V úseku Turnov – Tanvald jsou v objednávce Ministerstva dopravy vedeny jen vybrané vlaky. Přes veškerá infrastrukturní omezení lze uvést, že v úseku Praha – Turnov linka s ohledem na omezující podmínky dané infrastrukturou a současnými nasazenými vozidly v zásadě z hlediska přepravy cestujících odpovídá očekáváním.

Tab. 24: Základní parametry linky R21 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z / příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Turnov 070 (N)	120	120	8*	7*	7:20-21:20/ 6:30-20:30	7.20-19:20/ 8:30-20:30
Turnov – Tanvald 030, 035 (N)	120	120	3	4	9.20-19:20 8:40-18:40	9.20-19:20 12:40-18:40

* 1 pár vlaků pouze v relaci Praha – Mladá Boleslav v X+6

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení mezi Prahou a významnými centry na trase linky (zejména Mladá Boleslav, Bakov nad Jizerou, Mnichovo Hradiště, Turnov, Železný Brod, Tanvald). Existuje však řada přepravních vztahů, které na tuto linku navazují druhotně, jako např. zmíněné spojení regionálních a mikroregionálních středisek na trati Praha – Turnov s Libercem, spojení Českolipska s Prahou s využitím přestupu mezi R21 a R22. Těto přestupní vazby využívají desítky cestujících denně. Je evidentní, že v případě této linky má výraznou úlohu i rychlá regionální doprava mezi jednotlivými místy zastavení linky. Vedle pravidelných cestujících je linka využívána jako rekreační spojení do oblasti Jizerských hor a Krkonoš, či okolí Doks.

Zastavovací koncepce linky tuto skutečnost zohledňuje. Vedle sídel s počtem obyvatel přesahujícím 5 000, tj. Neratovice (pro lepší obsluhu města i na nově zbudované zastávce „sídliště“), Mladá Boleslav, Mnichovo Hradiště, Turnov a Železný Brod, zastavují vlaky této linky ve Všetatech s přestupní vazbou ve směru Mělník a Litoměřice, v Bakově nad Jizerou (na zastávce „město“) a s ohledem na význam letoviska v Malé Skále na pomezí rekreační oblasti Českého ráje. V úseku za Železným Bodem se četnost zastavování vlaků linky zvyšuje s ohledem na převažující turistický a lokální význam linky. V Praze jsou s ohledem na dostupnost jednotlivých částí Prahy obsluhovány stanice Praha hl.n., Praha-Vysočany a Praha-Čakovice. Ranní spoj do Prahy zastavuje také v tarifních bodech Byšice a Tišice.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Na lince došlo od jízdního řádu 2019/2020 ke změně dopravce, který na vlaky nasazuje modernizované jednotky. Z přepravního hlediska linka plní jednak funkci v rychlé regionální dopravě pro zajištění denní dojížděky do zaměstnání a do škol, byť v daleko menší míře než u dalších radiálních linek do Prahy. Denně dojíždějící cestující jsou především v úseku Neratovice – Praha, který je zároveň nejvíce

zatíženým úsekem linky. V oblasti dálkové dopravy má linka výraznou funkci především v období turistické sezóny a o víkendech pro spojení Prahy a dalších nácestných stanic s oblastí Českého ráje, Jizerských hor a Krkonoš. Z toho důvodu existují v poptávce výrazné rozdíly, zpravidla kromě úseku Praha – Neratovice je obsazenost vlaků o víkendech vyšší než v pracovní dny. Z hlediska jednotlivých spojení je počet cestujících v relaci Praha – Turnov cca třikrát vyšší než v relaci Praha – Tanvald. V posledních letech poptávka cestujících stagnuje. Z hlediska systému dálkové dopravy v České republice jde o jednu z linek s nejnižším počtem přepravených cestujících. Zejména v úseku Turnov – Tanvald jsou počty přepravených osob v průměru mimořádně nízké (v nejslabších dnech v týdnu i jen jednotky cestujících), při výrazném kolísání s týdenní a sezónní periodou. Tomu odpovídá také omezená nabídka spojů dálkové dopravy v tomto úseku. Celkový počet cestujících na lince v uplynulém období stagnoval.

Kapacita soupravy vlaku je s ohledem na přepravní proudy stanovena na jednu jednotku o kapacitě cca 120 míst k sezení. Tato základní kmenová souprava je na vybraných vlcích ve špičkových dnech posilována dalšími až dvěma jednotkami. Na této lince je však velmi silná nevyrovnanost sedlových a špičkových dní. Proto je k přepravě v silných dnech (sobota dopoledne, neděle odpoledne) je požadováno vypravení soupravy o úhrnné kapacitě cca 300 cestujících, v sezoně s rozšířenou nabídkou přepravy jízdních kol. Pro zajištění provozu jsou zapotřebí čtyři kmenové soupravy.

Konstrukční poloha linky

Konstrukce linky vychází ze dvou omezujících podmínek, kterými jsou:

- Dosažení směrové vazby s R14 v Turnově v relaci Praha – Turnov – Liberec a zpět. Vazba v Turnově je realizována do směrových skupin, které jsou realizovány cca v L:20 ve směru Liberec a cca v S:40 ve směru Praha. Z této podmínky vychází nutnost křižování vlaků v L:00 v Mnichově Hradišti.
- Oboustranná směrová vazba mezi linkami R21 a R22, které společně pojíždí úsek Mladá Boleslav hl.n. – Bakov nad Jizerou. Vazba mezi R21 a R22, která umožňuje spojení v relacích Praha – Česká Lípa a Nymburk – Turnov, je aktuálně konstruována v Mladé Boleslavi hl.n.
- Při akceptaci uvedených požadavků na oboustrannou směrovou vazbu se vlaky linky R21 křižují v S:00 v Neratovicích. Následně, po pravidelném křižování s linkou příměstské dopravy S3 v Praze-Čakovicích, dosahují Prahu hl.n. krátce po S:30. V Praze hl.n. činí potenciální obrátová doba linky cca 45 minut.

V úseku Turnov – Tanvald je vedení linky podřízeno odjezdu po křižování s R14 v Turnově. Při stávajícím stavu nasazených vozidel a možnostech infrastruktury je dosahována železniční stanice Tanvald těsně v S:00, proto obrátová doba vlaků v Tanvaldu se blíží 120 minutám.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V Praze hl.n. jsou zajištěny volné přestupní vazby ze směru Plzeň a České Budějovice. Přípojně vazby ze směru Nymburk a Kolín jsou zajištěny prostřednictvím R22 v Mladé Boleslavi. Přípojně vazby regionální dopravou vzhledem k jejich četnosti nemají zásadní charakter.
- Přestupní vazby jsou dosahovány i v nácestných stanicích na trase vlaku. Ve Všetatech je velmi významná optimalizovaná směrová vazba Praha – Všetaty – Litoměřice a zpět pomocí R23. Tím se vytváří i poměrně významná vazba Litoměřice – Všetaty – Turnov s cca 20 minutovou přestupní dobou. V Mladé Boleslavi je zajištěna výše uvedená obousměrná přestupní vazba mezi R21 a R22. Ve směru Mladá Boleslav město jsou u vybraných spojů linky R21 zajištěny přípojně regionální spoje s dalším pokračováním některých spojů ve směru Mladějov v Čechách.
- V Turnově dosahují vlaky linky R21 výše uvedenou směrovou skupinu, která je podrobněji popsána u linky R14, s návaznostmi R směr Liberec a Os směr Jičín.
- V Tanvaldu je vytvořen uzel regionální dopravy těsně před X:30, který je ve špičce pracovních dnů doplněn vloženými vlaky ve směru Liberec uzlem těsně před X:00. Přestupní vazby s linkou R21 ve směru Harrachov i Liberec jsou proto zajištěny s přestupem trvajícím cca 25 minut.

Přestupní vazba směr Kořenov a Harrachov je z hlediska rekreačního významu linky důležitá. Přímé spojení není zajištěno s ohledem na omezené zdroje veřejných prostředků, náročné sklonové poměry na ozubnicovými vozidly dříve pojížděné dráze Tanvald – Kořenov a i s ohledem na potřebu přímého zajištění spojení mezi Libercem a Harrachovem, kam přepravní proudy z této železniční tratě výrazně převažují.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Ve střednědobém plánovacím horizontu je předpoklad provozu linky na základě konzervativní smlouvy z hlediska provozního konceptu i nasazených vozidel. Stávající provozní koncept je dán konstrukčními podmínkami v podobě systémových vazeb na ostatní linky dálkové dopravy. Společně s nasazovanými vozidly, parametry a kapacitou infrastruktury není možné uvažovat o jeho úpravách bez investic do dopravní infrastruktury.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Zajištění provozu od jízdního řádu 2027/2028 je předpokládáno na základě uzavření nové smlouvy na provoz vlaků, která již bude požadovat nasazení nových vozidel na zajištění provozu. Dokončení infrastrukturní investice mohou dopomoci dosáhnout důležitých cílů mezi Turnovem a Mladou Boleslaví. Další objednávka linky po roce 2027 bude řešena i po projednání provozního konceptu s regionálními objednateli. Ministerstvo dopravy prověří možnosti zadání dálkových linek ve spolupráci s regionálními objednateli.

Plánované koncepční změny: Společným cílem Ministerstva dopravy a regionálních objednatelů je zásadní zrychlení linky, které umožní dosažení přesunutí křižování z Mnichova Hradiště do Turnova na S:00, kam se přesune i linka R14, a současně bude zajištěna obsluha stanice Mladá Boleslav město s udržení směrové vazby na linku R22.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Požadavky na infrastrukturu vyplývají z podoby provozního konceptu. Soustava nových spojek (Všejanská, Bezděčinská, a Dalovická) společně s modernizací stanice Mladá Boleslav město by měla umožnit opustit současné trasování spojů z Prahy přes Neratovice a jejich vedení přes Lysou nad Labem a Milovice vedoucí k dosažení sledovaného provozního konceptu uvedeného v odstavci výše. Pokud bude dosažen slibovaný rozsah modernizované infrastruktury, je možné rovněž uvažovat o rozšíření provozního konceptu této linky.

2.5.11 Linka R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Nový Bor

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R22 Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Nový Bor spojuje centra regionálního a mikroregionálního významu na své trase. Díky spolupráci s regionálními objednateli jsou vybrané spoje prodlouženy až do stanice Rumburk. Vzhledem k tangenciálnímu charakteru linky je nabízeno spojení v intervalu 120 minut. Vlaky linky R22 jsou směrově provázány s dalšími linkami dálkové dopravy – v Kolíně jsou vytvořeny návaznosti ve směru Pardubice – Brno, v Nymburce ve směru Hradec Králové, v Mladé Boleslavi ve směru Turnov, resp. Praha v opačném směru, v České Lípě ve směru Děčín, resp. Liberec v opačném směru.

Tab. 25: Základní parametry linky R22 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Kolín – Nový Bor 231(E), 071(N), 080(N)	120	120	7	7	7.45-19:45 8.00-20:00	7.45-19:45 8.00-20:00

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení mezi významnými centry na trase linky (zejména Kolín, Nymburk, Mladá Boleslav, Bakov nad Jizerou, Česká Lípa, Nový Bor). Tato linka rovněž zabezpečuje

řadu přepravních vztahů, které na tuto linku navazují druhotně, jako např. zmíněné spojení Českolipska s Prahou s využitím přestupu mezi R21 a R22 či návaznosti ze severní části Čech v Nymburku a Kolíně ve směru východní Čechy a Morava. Zmíněné přestupní vazby mezi linkami dálkové dopravy jsou zásadní a každou z nich využívají desítky cestujících denně. Linka zároveň zajišťuje i některé vztahy v rychlé regionální dopravě. Vedle pravidelných cestujících je linka využívána jako rekreační spojení do oblasti Máchova jezera, Lužických hor a Českého Švýcarska.

Zastavovací koncepce linky odpovídá jejímu významu, kdy hlavní část frekvence tvoří cestující z center urbanizačních oblastí nadregionálního významu – severní část Kolínsko-kutnohorské oblasti (tj. zastavení ve stanicích Kolín, Poděbrady, Nymburk hl.n.) a aglomerace Mladé Boleslavi (tj. Mladá Boleslav hl.n., Bakov nad Jizerou). Dále je zastavení realizováno v urbanizačních oblastech regionálního významu – tj. Českolipsko (Česká Lípa hl.n., Česká Lípa střelnice a Nový Bor). Zároveň je zastavení realizováno v Doksech a v Bělé pod Bezdězem jako mikroregionálních centrech turistického významu v okolí Máchova jezera, v letním období pak také v Bezdězu a ve Starých Splavech.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Vlaky linky R22 plní především funkci v rychlé regionální dopravě pro zajištění denní dojížděky do zaměstnání a do škol mezi sousedními stanicemi. V oblasti dálkové dopravy je linka poptávána pro spojení Českolipska a center Šluknovského výběžku s Mladoboleslavskem a Kolínkem, popřípadě je vzhledem k přestupním vazbám využívána pro cesty ve směru Morava. Významnou funkci má linka především v období turistické sezóny a o víkendech. Vývoj počtu cestujících na lince v posledních letech stagnuje. Z hlediska systému dálkové dopravy v České republice se jedná o jednu z linek s nejnižším počtem přepravených cestujících.

Délka kmenové soupravy vlaku je s ohledem na výše uvedené přepravní proudy stanovena na soupravu o souhrnné kapacitě cca 100 míst k sezení. Tato souprava je ve dnech a obdobích se silnou přepravní poptávkou pravidelně minimálně o dalších 80 míst k sezení. Částečné zlepšení komfortu cestování přinesla v roce 2019 výměna dopravce. Stávající úroveň nasazených vozidel je z pohledu objednatele adekvátní kvalitativním požadavkům. Počet kmenových souprav pro zajištění provozu je 3, s ohledem na prodloužení linky v krajské objednávce se počet kmenových souprav zvyšuje na 4.

Konstrukční poloha linky

Konstrukce linky vychází ze dvou hlavních omezujících podmínek, kterými jsou dosažení směrové vazby s R10 v Nymburce hl.n. v relaci Česká Lípa (Turnov) – Mladá Boleslav – Hradec Králové a zpět a oboustranná směrová vazba mezi linkami R21 a R22, které společně pojíždějí úsek Mladá Boleslav hl.n. – Bakov nad Jizerou. Spoje linky R21 vyčkáávají v Mladé Boleslavi na spoje linky R22 v obou směrech, pořadí je závislé na technické konstrukci jízdního řádu a není prioritním požadavkem objednatele dálkové dopravy. Dále je linka determinována směrovou přestupní vazbou v železniční stanici Česká Lípa s linkou R14. Systémové křižování vlaků linky R22 je realizováno v železničních stanicích Bělá pod Bezdězem a Nový Bor.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- V Kolíně je optimální dosahovat přestupní vazbu na vlaky linky Ex 3 ve směru Pardubice – Brno, pokud tato vazba není vlivem modernizačních prací na infrastruktuře dosahována, je žádoucí zajistit přestup alespoň na linku R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno. Kolín je rovněž stanicí, ve které by bylo vhodné mít zajištěné přestupy na severní a střední Moravu, vzhledem k většině spojů jedoucích tímto směrem provozovaným na komerční riziko dopravců není možné vazbu garantovat.
- Ve stanici Nymburk hl.n. je vytvořena směrová vazba mezi vlaky linky R22 a R10 v relaci Mladá Boleslav – Nymburk – Hradec Králové prostřednictvím neostrého uzlu S:00.
- Ve stanici Mladá Boleslav je zajištěna uvedená obousměrná přestupní vazba mezi R21 a R22. Ve směru Mladá Boleslav město jsou u vybraných spojů linky R22 zajištěny přípojné regionální spoje s dalším pokračováním některých spojů ve směru Mladějov v Čechách.

- Směrová vazba je zajištěna ve stanici Česká Lípa mezi linkami R14 a R22 ve směru z Děčína do Mladé Boleslavi. Dosažení této vazby je s ohledem na zvolené řešení (křižování R14 v Benešově nad Ploučnicí a R22 v Bělé pod Bezdězem) těsné a přestupní vazba činí 8 minut a ve druhém směru 6 minut. Vazba funguje i mezi Novým Borem a Libercem, kde je s ohledem na křižování R22 v Novém Boru a R14 v Jablonném v Podještědí. *Směrové vazby ve stanicích jsou doplněny vlaky regionální dopravy do úplného uzlu.*

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Ve střednědobém plánovacím horizontu je předpoklad provozu linky na základě konzervativní smlouvy z hlediska provozního konceptu i nasazených vozidel. Stávající provozní koncept je dán konstrukčními podmínkami v podobě systémových vazeb na ostatní linky dálkové dopravy. Nadále je předpokládána úzká spolupráce s regionálními objednateli pro zajištění obsluhy území severozápadně za Českou Lípou.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Zajištění provozu od jízdního řádu 2027/2028 je předpokládáno na základě uzavření nové smlouvy na provoz vlaků, která již bude požadovat nasazení nových vozidel na zajištění provozu. Dokončení infrastrukturní investice mohou dopomoci dosáhnout důležitých cílů mezi Turnovem a Mladou Boleslaví. Další objednávka linky po roce 2027 bude řešena i po projednání provozního konceptu s regionálními objednateli. Ministerstvo dopravy prověří možnosti zadání dálkových linek ve spolupráci s regionálními objednateli.

Plánované koncepční změny: Na budoucí vývoj této linky bude mít přímý vliv rozsah investiční činnosti v ose Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Liberec. Pro linku R22 mají význam zejména stavby uvedené níže. Přesto objednatel dálkové dopravy předpokládá do budoucna zachovat vzájemnou přestupní vazbu v Mladé Boleslavi. Se vzájemnými přestupy v železniční stanici Mladá Boleslav město, kterou by měly linky dosáhnout v X:30.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Očekává se, že lepší obsluhu města Mladá Boleslav může zajistit stavba Bezděčinské a Dalovické spojky spolu s modernizací železniční stanice Mladá Boleslav město. Vzhledem k úzké vzájemné provázanosti linek R21 a R22 bude objednatel dálkové dopravy usilovat o v maximální možné míře unifikovaný vozidlový park, pravděpodobně tvořený vozidly se smíšenou trakcí na obou linkách. Pokud bude dosažen slibovaný rozsah modernizované infrastruktury, je možné rovněž uvažovat o rozšíření provozního konceptu této linky.

2.5.12 Linka R23 Kolín – Ústí nad Labem

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R23 Kolín – Ústí nad Labem spojuje urbanizační oblasti Kolín – Poděbrady – Nymburk a aglomeraci Ústí nad Labem, s významnými nácestnými stanicemi ve městech Mělník a Litoměřice. Podobně jako u jiných tangenciálních linek je nabízeno spojení v intervalu 120 minut po celou dobu občanského dne. Vlaky linky R23 jsou směrově provázány s dalšími linkami dálkové dopravy, v Kolíně je zajištěna návaznost na linku R9 ve směru Havlíčkův Brod a na vybrané spoje linky Ex1, kterou však vzhledem k charakteru linky nemůžeme garantovat. Přestupní vazba mezi linkami R9 a R23 je dlouhodobě stabilně využívána cestujícími z Kutnohorska do Poděbrad a Nymburka, vazbu využívá několik desítek lidí denně. Zároveň je možné využít další směrová provázání ve stanicích Nymburk (s linkou R10) a Všetaty (s linkou R21).

Tab. 26: Základní parametry linky R23 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Kolín – Ústí nad Labem 231, 072 (E)	120	120	8	8	7:15-21:15 6:30-20:30	7:15-21:15 6:30-20:30

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení mezi sídelní aglomerací krajského města Ústí nad Labem a severní částí Kolínské-kutnohorské urbanizační oblasti (tj. Kolín, Poděbrady, Nymburk). Linka dále obsluhuje významná nácestná regionální centra Mělník a Litoměřice a zároveň zajišťuje i některé vztahy v rychlé regionální dopravě (např. Velký Osek – Poděbrady, Lysá nad Labem – Stará Boleslav apod.).

Zastavovací koncepce vychází z účelu linky. Zastavení je realizováno ve stanicích v uvedených významných centrech, tj. Poděbrady, Nymburk hl.n., Mělník, Litoměřice město, a v cílové destinaci zastavení ve třech stanicích Ústí n.L.-Střekov, Ústí n.L. západ a Ústí nad Labem hl.n. Zároveň jsou obsluhována další sídla s mikroregionálním a lokálním významem, tj. Velký Osek, Lysá nad Labem, Stará Boleslav, Všetaty (vazba R21 směr Praha/Mladá Boleslav) a Štětí. Ostatní přepravní body nevykazují potenciál vyžadující jejich obsluhu vlaky dálkové dopravy.

Obrat cestujících v jednotlivých stanicích odpovídá jejich významu, dalším návaznostem a rovněž lokalizaci stanice ve vztahu k intravilánu sídla. Nejnižší využitelnost je patrná ve stanicích Velký Osek, Ústí nad Labem-Střekov, Stará Boleslav a částečně také Štětí, které na rozdíl od ostatních tarifních bodů využívají jen desítky cestujících denně. Nejvyšší hodnoty jsou podle předpokladů patrné v koncových stanicích linky, s odstupem v dalších významných centrech.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Významná část cestujících využívá vlaků linky R23 k dennímu dojíždění do zaměstnání a do škol mezi sousedními centry jako např. Litoměřice – Ústí nad Labem, Všetaty – Mělník, Poděbrady – Nymburk apod. V oblasti nadregionálního spojení je linka využívána především při cestách z ústeckého metropolitního regionu do oblasti Kolínska a vzhledem k návaznostem dále na Hradecko-pardubickou aglomeraci a Moravu. Vzhledem k vysokému podílu denně dojíždějících není u linky výrazný rozdíl v přepravní poptávce v rámci týdenní přepravní špičky jako u jiných linek dálkové dopravy. Víkendová frekvence v předchozím období mírně převyšovala denní dojížděku, celkový počet přepravených cestujících stagnoval, až mírně klesal. Toto bylo způsobeno velkou nepravidelností provozu způsobenou stavem infrastruktury.

Nejvyšší počet přepravených cestujících vykazují úseky mezi Kolínem a Lysou nad Labem. Počet cestujících je rovněž významný v úseku Mělník – Ústí nad Labem, který ovlivňují přepravní proudy Mělník – Litoměřice a Litoměřice – Ústí nad Labem. Původně významný přepravní proud Mělník – Všetaty (- Praha) je částečně rozmělněn zavedením přímých osobních vlaků v předmětné relaci.

Na této lince je nasazována souprava o kapacitě cca 190 sedadel. Vozidlový park byl obměněn od zahájení platnosti jízdního řádu 2021/2022, kdy linku začal provozovat nový dopravce. Soupravy jsou nově vybaveny klimatizací a WiFi. K zajištění provozu jsou bez provozní zálohy potřebné tři kmenové soupravy.

Konstruktivní poloha linky

- Poloha linky je odvozena od dosažení přestupních vazeb ve stanici Kolín. Klíčovou vazbou je provázání s linkou R9 ve směru Havlíčkův Brod. Další vazba je zajištěna ve Všetatech (přestup na linku R21 ve směru Turnov). Jízdní doba mezi výchozí a cílovou stanicí činí cca 120 minut.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Směrová vazba je dosahována ve stanici Kolín, kde je vytvořen přestup na vlaky linky R9 pro zajištění spojení na Vysočinu a Brno. Důležitá je i vazba na vlaky linky Ex1 pro spojení se střední a severní Moravou, kterou objednatel dálkové dopravy nemůže garantovat.
- Významná směrová vazba je zajištěna ve stanici Všetaty mezi linkami R23 a R21 Praha – Turnov – Tanvald v relaci Praha – Všetaty – Mělník – Ústí nad Labem. Dosažení této vazby je těsné a přestupní vazba činí 3, resp. 4 minuty, což je způsobeno podmínkami pro vedení linky R21, zejména dosažení uzlu v Neratovicích. Vazba umožňuje realizovat spojení Praha – Mělník v hodinové isochroně časové dostupnosti. Zároveň je možné využít volnější vazby v relaci Ústí nad Labem – Mělník – Všetaty – Mladá Boleslav, která z přepravního hlediska nedosahuje významu vazby na Prahu, na přestup má cestující 10 resp. cca 20 minut.

- Z dalších návazností linky R23 lze uvést volnou vazbu ve stanici Nymburk hl.n. na vlaky linky R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov pro uspokojení relace Mělník – Hradec Králové, kterou nelze zkrátit vzhledem k okrajovým podmínkám obou linek.
- Prodloužením linky do stanice Ústí nad Labem hl.n. se podařilo zajistit návaznost na linku Ex5 Praha – Děčín – Německo. V oblasti regionální dopravy jsou významné pravidelné přípoje ve stanici Ústí nad Labem-Střekov v relaci Děčín – Velké Březno – Ústí nad Labem – Kolín.

Střednědobý výhled linky (2022-2027)

Provoz linky ve střednědobém horizontu bude zajištěn na základě uzavřené smlouvy o veřejných službách, která je uzavřena od jízdního řádu 2021/2022 na 8 let.

Plánované koncepční změny: V rámci střednědobého výhledu v plánovacím období se nepředpokládají změny provozního konceptu linky R23. Měly by probíhat investiční akce, které dále zlepšší stav dopravní infrastruktury, tyto však nebudou mít dopad do podoby provozního konceptu.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: I přes zlepšení komfortu cestování od prosince 2021 objednatel požaduje další zlepšení parametrů nasazených vozidel. Od prosince 2024 budou na lince nasazeny i vozidla s nízkopodlažním nástupem, která umožňují nástup cestujících na vozíku a urychlí výměnu cestujících. Stav železniční infrastruktury je nadále zastaralý, i přes dílčí investice do zabezpečovacího zařízení a opravy zajišťující udržitelnost technického stavu, vzhledem k rozsahu provozu nákladní dopravy, ale i osobní dopravy ve středních Čechách. Brzká realizace investičních akcí by měla být prioritou správce infrastruktury. Podle plánu investic Správy železnic by měla být zahájena investiční činnost mezi Ústím nad Labem a Mělníkem.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Z hlediska dlouhodobého je provozní koncept stabilní. Z hlediska vlivu na provoz linky bude mít navazující investiční činnost, která by se, podle investičních záměrů Správy železnic, měla postupně realizovat v celém úseku Kolín – Ústí nad Labem. Její součástí bude rovněž příprava a následná konverze trakční soustavy na počátku 30. let

2.5.13 Linka R24 Praha – Rakovník

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R24 je vedena v intervalu 120 minut v průběhu občanského dne. Její charakter je na přechodu mezi regionální a dálkovou linkou. V úseku Praha – Kladno je nabídka doplněna vlaky kategorie Sp spadajícími do regionální objednávky, které zahušťují obsluhu této relace na jednohodinový interval.

Tab. 27: Základní parametry linky R24 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní dny, soboty	Neděle, svátky	Pracovní dny, soboty	Neděle, svátky	Pracovní dny, soboty	Neděle, svátky
Praha – Rakovník 120 (N)	120	120	6	6	7:00-20:30/ 5:00-19:00	9:00-22:30/ 7:00-21:00

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Trat' č. 120 radiálně spojuje hlavní město Prahu s Kladnem, oblastí Rakovnicka. Vzhledem ke struktuře osídlení území, vlastnostem trati a její vzdálenosti od sídel však tyto tratě nejsou využívány tak intenzivně jako ostatní radiály, které z Prahy vycházejí. Těto skutečnosti je přizpůsoben charakter linky R24. Hlavním účelem linky R24 je zajištění vzájemného železničního spojení metropolitního regionu Prahy s centry nadregionálního (Kladno) a regionálního (Rakovník) významu, a zároveň zajištění rychlého regionálního spojení vybraných mezilehlých sídel mikroregionálního významu. Tomuto účelu je přizpůsobena zastavovací koncepce vlaků linky. Kromě stanic *Praha Masarykovo nádraží*, *Praha-Dejvice*, *Praha-Veleslavín*, *Kladno* a *Rakovník* zastavují vlaky linky R24 ještě ve stanicích *Hostivice*,

Kačice, Stochov, Nové Strašecí a Lužná u Rakovníka, přičemž ve stanici Lužná u Rakovníka je zajištěna směrová vazba regionálními vlaky ve směru Žatec a Chomutov.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Významná část cestujících využívá vlaků linky R24 k dennímu dojíždění do zaměstnání a do škol z Kladna a Hostovic do Prahy, dominantní jsou na této lince cestující v regionálních relacích. Výrazně nižší zatížení má linka v úseku Kladno – Rakovník (cca 25 % obsazenosti Praha – Kladno), nejnižší počty cestujících jsou konkrétně v posledním úseku linky Lužná u Rakovníka – Rakovník (cca 15 % obsazenosti Praha – Kladno). V oblasti nadregionálního spojení je linka využívána při cestách z center v Ústeckém kraji (především Žatec) do Kladna, popřípadě Prahy, přičemž počet nadregionálních cestujících je velice nízký. Vzhledem k vysokému podílu denně dojíždějících není u linky výrazný rozdíl v přepravní poptávce v rámci týdenní přepravní špičky tak jako u jiných linek dálkové dopravy. V úseku Praha – Kladno je vyšší zatížení v pracovní dny, v úseku Kladno – Rakovník jsou průměrné hodnoty pracovních a víkendových dní vyrovnané. Vývoj počtu cestujících je výrazně ovlivněn limity infrastruktury trati č. 120. Křižování na jednokolejně trati a nízká traťová rychlost se promítají do celkové cestovní doby a tento vliv se projevuje pouze mírným růstem nebo stagnací počtu přepravených cestujících.

Provozní koncept linky vyžaduje nasazení 2 kmenových souprav. Soupravy linky R24 jsou tvořeny jednou až třemi motorovými jednotkami. Kapacita soupravy je tak v rozmezí 120 až 360 míst k sezení, přičemž jedna jednotka je uvažována jako kmenová a zbylé představují posilovou kapacitu. Technologie dopravce díky nasazení motorových jednotek umožňuje změnu posilové kapacity ve stanici Kladno. Maximální kapacity dosahují vlaky v ranní špičce v úseku Kladno – Praha.

Konstruktivní poloha linky

Základními stavebními prvky pro konstrukci linek R24 je dosažení uzlu Praha L:00 s krátkým obratem. Z tohoto také vyplývá nízká turnusová potřeba 2 kmenových souprav. Provoz vlaků linky je limitován možnostmi drážní infrastruktury, neboť trať č. 120 je v současné době v celé své délce jednokolejná a neelektrizovaná. Křižování protijedoucích vlaků linky R24 probíhá ve stanici Stochov.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

Linka R24 je jediná linka dálkové dopravy, která nemá žádné přímé návaznosti na jinou dálkovou dopravu. Ve stanici Lužná u Rakovníka je v relaci Praha – Lužná u Rakovníka – Chomutov vytvořena směrová vazba s vlaky regionální dopravy.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: V rozsahu současné infrastruktury nepředpokládá Ministerstvo dopravy zásahy do současného provozního konceptu.

Provoz linky v tomto plánovacím období ovšem ovlivní plánovaná modernizace trati Praha – Letiště Václava Havla – Kladno. V průběhu roku 2022 je předpoklad začátku stavebních prací na dílčích úsecích mezi Prahou-Ruzyní a Kladnem. Souběžně se také rozeběhnou stavební práce na přestavbě stanice Praha-Bubny a následně i zastřešení stanice Praha-Masarykovo nádraží. Stavby ve středním úseku Bubny – Ruzyně – Letiště Václava Havla budou následovat s časovým odstupem. V okamžiku zahájení jakékoliv z těchto staveb dojde k přerušení provozu na dráze a jízdu vlaku linky R24 bude nutné ukončit v železniční stanici Praha-Veleslavín nebo Kladno. V úseku Praha-Veleslavín – Kladno budou vlaky nahrazeny autobusovou dopravou. Výluky v pražském úseku budou provedeny bez náhrady. Přesný rozsah omezení a potřebných opatření bude předmětem budoucích jednání. Předpokládáme, že ve zbylém úseku trasy nebudou mít tato omezení vliv na rozsah nabídky dopravních služeb. K dokončení stavebních prací v úseku Praha – Kladno dojde až za horizontem tohoto střednědobého výhledu.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Jelikož úsek Kladno – Rakovník nedozná v tomto časovém horizontu žádných zásadních změn, projeví se postupné dokončení modernizace v úseku Praha – Kladno pouze zlepšením podmínek pro konstrukci jízdního řádu a zkrácením jízdní doby. Současná vazba v nezávislé trakci bude nadále zachována. Ministerstvo dopravy bude z pozice objednatele

podporovat investice do zbylých úseků pojižděné dráhy včetně úseku Hostivice – Praha-Smíchov – Praha hl.n., kam může být linka R24 výhledově přesunuta.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Udržení trasy linky R24 na Masarykovo nádraží v Praze je vhodné i po dokončení modernizace části nebo celé trati Praha – Letiště Václava Havla – Kladno. V souladu projednanými závěry Studie proveditelnosti na tuto modernizaci však Ministerstvo dopravy připouští v případě vyčerpání kapacity regionální dopravou v úseku Masarykovo nádraží – Letiště Václava Havla odklonit trasu linky R24 přes pražské stanice Zličín a Smíchov do stanice Praha hlavní nádraží. Provozní koncept takto vedené linky budou nadále omezovat podmínky konstrukce jízdního řádu na jednokolejných tratích a také kapacita dráhy v úseku Praha hl.n. – Praha-Smíchov. Podle dostupných závěrů Studie proveditelnosti modernizace trati Praha – Letiště Václava Havla – Kladno směřuje podoba provozního konceptu linky při zachování potřeby 2 kmenových souprav k posunu křižování ze Stochova do stanice v Kladně. Přesná časová poloha vyplývá z dostupných možností infrastruktury, vozidel a konstrukce jízdního řádu a bude podmíněná dohodou s regionálními objednateli veřejné dopravy.

Ve strategickém výhledu přesahujícím plánovací horizont tohoto dokumentu by s ohledem na konkurenceschopnost spojení a trasování infrastruktury bylo vhodné nasazení takových souprav, které by využily možnosti modernizované infrastruktury v úseku Praha – Kladno a svými parametry pomohly zkrátit cestovní dobu také v úseku Kladno – Rakovník. Ze strany infrastruktury by tak bylo účelné prověřit možnosti elektrizace a dalších úprav dráhy ve zbylé části trasy linky.

2.5.14 Linka R25 Plzeň – Most

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R25 je Ministerstvem dopravy objednávaná v intervalu 240 minut s jedním zkrácením intervalu na 120 minut v období přepravní špičky. V neděli a státem uznávané svátky je veden jeden přidáný pár spojů ve večerních hodinách. Poměrně úspěšné výsledky dopravního řešení byly rovněž podpořeny krajskými objednateli dopravy, kteří tento provoz linky R25 doplňují vlastní objednávkou ve shodných taktových trasách i kvalitě služby, čímž je vytvořena obsluha v intervalu 120 minut s několika výjimkami.

Tab. 28: Základní parametry linky R25 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Plzeň – Žatec – Most 160, 124, 130 (N)	240 (120)	240 (120)	4	5	6-16 7-17	6-20 7-19

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení mezi sídelní aglomerací krajského města Plzeň a oblastí jižní části Podkrušnohorské konurbace (v ose Žatec – Chomutov – Most). Linka zároveň zajišťuje významné vztahy v rychlé regionální dopravě, především vztahy nácestných stanic s Plzní. Zastavovací strategie je dlouhodobě stabilní. Zastavení je realizováno ve stanicích: *Plzeň hlavní nádraží, Kaznějov, Plasy, Žihle, Blatno u Jesenice, Kryry, Vroutek, Podbořany, Žatec západ, Žatec, Chomutov, Chomutov město, Jirkov zastávka, Most*. S ohledem na konstrukční polohu linky i cestovní rychlost nelze počet systémových zastavení dále zvyšovat.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka R25 zabezpečuje vztahy v nadregionální a rychlé regionální dopravě. Denní frekvence dojíždění je především v širším zázemí plzeňského metropolitním regionu (Kaznějov, Plasy do Plzně), v menší míře v okolí Žatce. Zároveň jsou vlaky linky využívány pro zajištění denní dojížděky sousedních center (např. Kryry – Podbořany). V oblasti dálkové dopravy je linka v nejvyšší míře využívána pro dojížděku

(výrazný podíl VŠ studentů) z center Podkrušnohoří (Chomutov, Jirkov, Most) a Žatce do Plzně v období týdenní přepravní špičky (pátek a neděle). Z hlediska časového určení je linka rovněž ve větší míře využívána o víkendech (sobotách) v letní turistické sezóně.

Dlouhodobě jde o linku s nejnižším počtem přepravených cestujících. V současné době poptávka po cestování stagnuje nebo mírně klesá. Jednou z příčin poklesu v posledních letech je zvýšená četnost dopravních omezení. Z hlediska úsekové diferenciaci je nejvyšší obsazenost v úseku Plzeň – Žihle.

Kapacita kmenové soupravy vlaku je cca 120 míst k sezení. Uvedená kapacita je posilována u vybraných vlaků v přepravně silných dnech. Stávající úroveň nasazených vozidel je z pohledu objednatelů adekvátní. Provozní koncept vyžaduje pravidelné nasazení dvou kmenových motorových jednotek, které jsou posilovány dalšími dvěma jednotkami v období zvýšené přepravní poptávky.

Konstrukční poloha linky

Hlavním konstrukčním bodem linky R25 je dosažení uzlu Plzeň v S:00 vzhledem k návaznostem na linky dálkové a regionální dopravy. V této stanici také dochází ke krátkému obratu vlakové soupravy. Křížování vlaků linky R25 je ve stanicích Žihle a Žatec západ.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Nejvýznamnější vazby linky jsou realizovány vzhledem ke konstrukci linky v uzlu Plzeň. V poloze S:00 je zabezpečeno spojení na vlaky linky Ex6 ve směru Praha a Cheb, R11 ve směru České Budějovice. V oblasti regionální dopravy jsou konstruovány přestupní vazby v poloze S:00 do všech významných směrů, tj. Horažďovice, Klatovy, Domažlice a Rokycany.
- Na linku R25 jsou vytvořeny návaznosti v oblasti regionální dopravy, např. autobusové návaznosti v Žihli. Ve stanici Chomutov je vytvořena směrová vazba v relaci Žatec – Chomutov – Kadaň-Pruněrov – Klášterec nad Ohří. V Mostě je vytvořena přestupní vazba na osobní vlaky linky U1 (DÚK) Kadaň-Pruněrov – Chomutov – Ústí nad Labem – Děčín.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: Střednědobý výhled linky je ovlivněn smlouvou uzavřenou od roku 2017, jejíž plnění shodně končí s popisovaným plánovacím obdobím. Po dobu jejího trvání nepředpokládá objednatel dálkové dopravy žádné zásadní změny provozního konceptu linky.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Zvolený provozní koncept nevyžaduje nezbytné úpravy infrastruktury, nicméně lze dlouhodobě doporučit takové úpravy infrastruktury, které povedou ke krácení cestovní doby především v okolí obratových stanic.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Rovněž v dlouhodobém časovém horizontu do ukončení platnosti nyní uzavřené smlouvy nepředpokládá objednatel dálkové dopravy žádné zásadní změny provozního konceptu. Součástí podmínek nového smluvního vztahu bude nasazení nových vozidel. Další změny provozního konceptu této linky budou ovlivněny případnou budoucí dohodou s regionálními objednateli.

Případný rozvoj nabídky dopravního spojení v ose Plzeň – Žatec (Most) je nezbytně podmíněn investicemi do infrastruktury. Dle výsledků TES trati Plzeň – Žatec je nezbytná dílčí nebo plná elektrizace dráhy. V případě linky R25 by zlepšení parametrů dráhy na území Plzeňského kraje mohlo přinést posun křížování do stanice Blatno u Jesenice. S ohledem na dosavadní výsledky ekonomického prověření nelze elektrizaci dráhy v plné délce předpokládat.

2.5.15 Linka R26 Praha – Příbram – Písek – České Budějovice

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R26 Praha – Příbram – Písek – České Budějovice zajišťuje segment rychlé nadregionální dopravy v základním intervalu 120 minut s výjimkami v sedlovém období, který se vzájemně doplňuje s nabídkou regionálních a spěšných vlaků v dílčích úsecích. Kromě rychlé regionální dopravy

zabezpečuje linka rovněž spojení mezi regionálními a mikroregionálními centry na trati se sídelními aglomeracemi koncových stanic (Praha a České Budějovice).

Tab. 29: Základní parametry linky R26 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Písek 170, 200 (N)	120 (240)	120 (240)	5	5	7:30-20:00 6:00-20:30	7:30-20:00 8:00-20:30
Písek – České Budějovice 190 (N)	120 (240)	120 (240)	6	6*	6:00-19:00 7:00-20:00	8:00-21:00 9:00-23:00*

* Poslední večerní pár vlaků Písek – České Budějovice a zpět veden pouze v neděli.

S postupem prací na čtvrtém železničním koridoru již opadl význam tohoto spojení jako alternativy k spojení v relaci Praha – České Budějovice. Současná úprava podoby provozního konceptu linky vznikla s nástupem nového dopravce Arriva vlaky, s.r.o. v roce 2020. Účelem bylo přizpůsobení provozního konceptu současným potřebám dopravní obsluhy území. Linka je především ve své severní části charakteristická výraznou sezónní a týdenní variací z hlediska poptávky cestujících, která souvisí s jejím významem pro turistickou frekvenci směřující do oblasti Brd. Ve frekvenčně silnějším úseku Písek – České Budějovice je četnost a nabídka uzpůsobena denní dojízdě do krajského města.

V nedávném období byla linka částečně nebo zcela převedena na trať č. 173 Praha – Rudná u Prahy – Beroun, což je reakce na probíhající investiční výstavbu na trati č. 171 mezi Prahou a Berounem. Přestože jízda po této dráze představuje zdržení řádově až 15 minut, zajišťuje lince stabilitu jízdního řádu. Ponechání linky na trati č. 171 by bylo spojeno s častými a dlouhodobými výlukovými stavy spojenými s jízdou po trati č. 173 podle výlukového jízdního řádu. Využití trati č. 173 je dočasné a objednatel předpokládá návrat linky plně na trať č. 171 po skončení její modernizace předpokládaném v roce 2027.

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit spojení do sídelních aglomerací Prahy a Českých Budějovic z regionálních (Příbram, Písek) a mikroregionálních center (např. Břežnice) na trati č. 200. K tomu linka zajišťuje významné vztahy v rychlé regionální dopravě (např. Čimelice – Písek, Břežnice – Příbram, Příbram – Beroun).

Zároveň existují vybrané přepravní vztahy, které se na tuto linku navazují druhotně, např. spojení Strakonice – Praha, které je však v této relaci časově nekonkurenceschopné ve srovnání se spojením po silnici I/4. Z pohledu hlavního využití linky je nutné zdůraznit především vysoký podíl denních dojíždějících v jižní části linky, především z Písku, Protivína a Zlivi do Českých Budějovic. V případě severní části linky nelze potenciál vztahu Příbram – Praha využít z důvodu časové nekonkurenceschopnosti.

Zastavovací koncepce linky zohledňuje přepravní potenciál jednotlivých středisek a rovněž technologické limity způsobené především nutností křižování na jednokolejně trati č. 200. Vedle významných stanic v koncových centrech, tj. *Praha hlavní nádraží, Praha-Smíchov, České Budějovice*, vlaky linky R26 zastavují v střediscích nad 10 000 obyvatel, tj. v *Berouně, Příbrami, Písku* a dalších stanicích, které vykazují potřebný potenciál, popř. je zde zajištěna přestupní vazba – *Zdice, Lochovice, Jince, Břežnice, Mirovice, Čimelice, Čížová, Protivín, Protivín zastávka, Čičenice (Vodňany) a Zliv*. S ohledem na konstrukční polohu linky Ministerstvo dopravy nepředpokládá počet systémových zastavení dále navyšovat.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Významná část cestujících využívá vlaků linky R26 k dennímu dojíždění do zaměstnání a do škol do Českých Budějovic (nejzatíženější úsek linky Písek – České Budějovice) a do Prahy. Zároveň je linka využívána cestujícími v rychlé regionální dopravě při dojíždě do Písku a do Příbrami včetně spojení mezilehlých center (např. Čížová – Čimelice). V oblasti nadregionálního spojení je linka využívána

hlavně při cestách z Příbramska do Českých Budějovic a Písecka do Prahy (jedná se o přepravní proudy podobné intenzity). Vzhledem k turistickému potenciálu linky dosahují vlaky linky R26 především v úseku Praha – Písek maximální frekvence cestujících o víkendech a v turistické sezóně.

Počet přepravených cestujících v posledních letech stagnuje. Nabídka linky R26 narazila na limity současné infrastruktury a vozby. Nízká cestovní rychlost, resp. dlouhá cestovní doba, v relacích s největším potenciálem poptávky je jen v omezené míře konkurenceschopná souběžné nabídce linkové dopravy nebo možnostem cest vlastním automobilem. Nejvíce je toto patrné v relaci Praha – Příbram.

Kmenová souprava je tvořena motorovou jednotkou. Kapacita kmenové soupravy je cca 120 míst k sezení. V případě zvýšené poptávky je kapacita vlaku posílena další připojenou jednotkou. Stávající vozba na lince R26 odpovídá z hlediska objednatele významu této linky.

Konstrukční poloha linky

- Poloha linky R26 je určena dosažením systémového křižování v železniční stanici Příbram L:00 a Písek S:00. Právě úsek Příbram – Písek je z hlediska konstrukce jízdních dob na jednokolejné trati kritický.
- Linka R26 dosahuje uzlu České Budějovice L:00 v poloze cca L:12/S:41.
- Konstrukci jízdního řádu linky dočasně omezuje jednokolejná trať č. 173 Praha – Rudná u Prahy – Beroun, na níž vlaky linky vzájemně křižují ve stanici Loděnice S:00. Na této trati se linka přizpůsobuje potřebám taktové regionální dopravy.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Vazby a jejich stabilita v Praze hl.n. jsou závislé na konstrukci jízdního řádu v úseku Praha – Beroun. Odjezdy z Prahy hl.n. se tak pohybují mezi hodnotou L:23 při jízdě přes Rudnou u Prahy nebo L:36 v případě, že je vlak veden po trati č. 171. V případě příznivé konstrukce jízdního řádu lze sledovat přestupní vazby ve směru Ústí nad Labem a volnější vazby na vlaky jedoucí východním směrem z Prahy. Připojné vazby regionální dopravou vzhledem k jejich četnosti nemají zásadní charakter.
- V úseku mezi Prahou a Pískem nevytváří linka žádné systémové vazby s dálkovou nebo regionální dopravou. V případě Břežnice je potenciál na vznik systémové vazby ve směru Blatná v případě úpravy provozních konceptů dálkové a regionální dopravy.
- Do železniční stanice Písek přijíždějí vlaky linky R26 v poloze S:00. V této stanici lze v pracovní dny využít směrové vazby v relaci Praha – Strakonice (přímý spěšný vlak Tábor – Strakonice) a České Budějovice – Milevsko (osobní vlak Písek – Tábor). O víkendu je dostupná pouze vazba z Prahy osobním vlakem do Ražic, kde je nutný další přestup na vlaky linky R11 ve směru Plzeň.
- V železniční stanici Čičenice je vytvořena přestupní vazba na vlaky regionální dopravy vlaky ve směru Prachatice – Volary, existence těchto přestupních vazeb je smyslem zastavení, neboť jich cestující veřejnost používá i k cestě do blízkého města Vodňany (3 km).
- Významné návaznosti v uzlu České Budějovice se realizují v S:00. V poloze L:00, ve které uzlu České Budějovice dosahují vlaky linky R26 je zajištěna pouze volná vazba s dálkovými vlaky ve směru Veselí nad Lužnicí.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: Současný smluvní vztah s dopravcem na zajištění provozu linky uplyne v roce 2022. Pro následující období do roku 2027 předpokládá Ministerstvo dopravy zachovat stávající rozsah nabídky i kvality linky R26 prostřednictvím samostatně uzavřené smlouvy na zajištění provozu linky. Konstrukční poloha linky bude nadále v následujících letech určena křižováním vlaků linky v Příbrami L:00 a Písku S:00. V úseku Praha – Beroun se provozu linky nadále výrazně dotknou stavební práce na modernizaci dráhy, které bude nadále částečně kompenzovat trasování přes Rudnou u Prahy. Případná investice do přemostění Vltavy v Praze může vyústit v nezbytném případě až v dočasné ukončení linky ve stanici Praha-Smíchov. Ukončení linky v Berouně a její navázání na vlaky linky R16

není akceptovatelnou variantou pro svoje výrazně negativní dopady na poptávku cestujících po tomto spojení. Pro zvýšení potenciálu linky pro denní dojížděku je vhodné sledovat dodatečné zastavení v Písku zastávce, jakmile to bude technicky možné.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Budoucnost této linky závisí na možnostech infrastruktury v úseku Praha – Beroun. Propustnost tohoto úseku je limitujícím faktorem pro konstrukci jízdního řádu celé linky. Z pohledu objednatele dálkové dopravy je prioritní minimalizovat dopady stavebních prací do pravidelnosti provozu. Po dokončení modernizace dráhy bude její stav odpovídající potřebám objednatele dálkové dopravy.

Nasazení kvalitnějších vozidel na linku R26 by zvýšilo atraktivitu linky nejen zvýšením komfortu pro cestující (včetně nabídky 1. třídy), ale také získáním nových možností pro vhodnější konstrukci jízdního řádu. Zároveň taková změna přináší zvýšené náklady, které po dobu omezení v úseku Praha – Beroun nebude možné kompenzovat nárůstem přínosů. V současné době tak MD považuje stávající vozbu za dostatečnou.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

S dokončením stavebních prací mezi Prahou a Berounem a s plánovaným novým smluvním zajištěním linky od prosince 2027 se otvírá prostor pro stabilizaci nabídky spojení linkou R26. Nutným krokem bude obměna vozidlového parku a doplnění nabídky spojů v taktovém rastru 120 minut. Vzhledem ke skutečnosti, že podoba infrastruktury v současném stavu i ve střednědobém výhledu představuje omezení pro výraznější rozvoj linky R26 do co rychlosti nebo četnosti spojení, bude provozní koncept založen nadále na současných podmínkách. Zlepšení technických parametrů dráhy v současné stopě přispěje ke zvýšení stability provozního konceptu linky. Další rozvoj podpoří až případná zásadní modernizace dráhy alespoň v dílčích úsecích. Například Praha – Beroun a Zdice – Příbram.

V dílčích úsecích trasy lze ve spolupráci s regionálními objednateli hledat synergie ve sjednocení podoby nabídky dálkové a regionální dopravy. Příkladem takového řešení může být společný produkt rychlíků a spěšných vlaků v úseku České Budějovice – Písek. Výhledově je možné hledat takovou příležitost i v úseku Příbram – Břežnice.

2.5.16 Linka R27 Ostrava – Opava – Olomouc

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka R27 Ostrava – Krnov – Olomouc je charakteristická svou izolovanou polohou v síti dálkové dopravy. Vzhledem k provozované nezávislé traci je obtížně propojitelná s jinou dálkovou linkou. Kromě toho je vysoce nevyrovnaná z přepravního hlediska – zatímco v úseku Krnov – Valšov jsou počty cestujících (s výjimkou omezeného počtu sezónních špičkových dnů) nízké, naopak mezi Ostravou a Opavou jsou počty cestujících mimořádně vysoké, protože linka je cestujícími používána i jako spojení mezi oběma městy a jejich aglomeracemi. V Olomouci a Ostravě-Svinově je linka navázána na další dálkovou dopravu, vybrané vlaky zajižďejí do centra Ostravy až do stanice Ostrava-střed (čtyři páry).

Tab. 30: Základní parametry linky R27 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Ostrava – Opava – Olomouc 321, 310	120	120	8	7	5:00-21:00	7:00-21:00

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem je zajistit spojení metropolitních regionů Ostravska a Olomoucka s regionálními centry Bruntál, Krnov a dalšími mezilehlými sídly. Význam linky zvyšuje skutečnost, že na rameni Olomouc – Krnov je toto v zásadě jediné průběžné spojení, neboť osobní vlaky v úseku Valšov – Moravský Beroun nejsou provozovány. Vzhledem k tomu zastavují vlaky linky R27 v uvedeném úseku téměř ve

všech stanicích a zastávkách. Vlaky linky R27 se také podílejí na uspokojování poptávky po přepravě v relaci Ostrava – Opava. Lze tedy konstatovat, že linka R27 plní roli dálkové, regionální i příměstské dopravy.

Poptávka po cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Linka R27 je z hlediska přepravní poptávky výrazně diferencovaná. U průměrných hodnot počtu přepravených cestujících jasně dominují úseky charakteristické vysokým podílem denně dojíždějících, tj. Ostrava – Opava a s odstupem úseky Opava – Krnov a Domašov n. Bystřicí – Olomouc (podobná intenzita přepravních vztahů). Výrazné denní dojížděkové proudy jsou však také patrné v okolí Krnova (především Krnov – Bruntál). V oblasti nadregionální dopravy linka zabezpečuje především spojení v relacích Olomouc/Ostrava – Bruntál – Krnov (především v období týdenní špičky – čtvrtek, pátek a neděle). Počet cestujících na lince stagnuje, meziročně dochází k mírným výkyvům v jednotlivých úsecích bez zřejmých pravidelností. Poptávka po přepravě je po většinu občanského dne uspokojována soupravami o celkové kapacitě téměř 200 míst k sezení. Ve špičkovém období je nabídka posílena.

Konstrukční poloha linky

Základními stavebními prvky pro konstrukci linky je dosažení taktových uzlů Olomouc, Krnov a Ostrava-Svinov v poloze X:00 s ohledem na provázání linky s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy. Výchozím bodem pro konstrukci linky je dosažení uzlu Olomouc v poloze L:00, aby zde bylo možné vytvořit úplné skupiny a zajistit provázání s ostatními linkami dálkové a regionální dopravy. Krnov je přestupným uzlem v poloze L:00 a stanice Ostrava-Svinov dosahují vlaky v poloze S:00. Kromě zmíněných bodů dochází ke křížování protijedoucích vlaků linky R27 ještě ve stanici Děřichov nad Bystřicí. Provoz vlaků linky R27 je limitován možnostmi drážní infrastruktury. Zejména omezující nutnost křížování na jednokolejných tratích č. 310 a 321. Dvoukolejný úsek je pouze mezi železničními stanicemi Ostrava-střed a Ostrava Svinov.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

Linka je koncipovaná především s ohledem na taktový uzel Olomouc hl.n. Dálkové vlaky linky R27 mají podle jízdního řádu pro období 2021/2022 odjezd v poloze L:05, příjezd S:52. V Olomouci je zajištěn přestup z ostatních důležitých dálkových linek procházející touto stanicí, zejména na komerční spoje v relaci Praha – Ostrava a spoje linek R12 do Brna i Šumperku a R13 ve směru Přerov a Břeclav.

V úseku Olomouc – Krnov plní vzhledem ke specifickému charakteru regionu vlaky dálkové dopravy taktově úlohu v rychlé regionální dopravě s četnější obsluhou území. Možnost přestupu je ve stanici Valšov na vlaky regionální dopravy ve směru Rýmařov. Možnost přestupu na regionální spoje je možná ve stanici Bruntál, kde se u stanice rovněž nachází autobusový terminál. Další zastávkou vlaků linky R27 jsou Milotice nad Opavou. Cestující zde mají přípoje na regionální vlaky ve směru Vrbno pod Pradědem. V případě, že předemtná vazba nebude vytvořena, předpokládá objednatel dálkové dopravy ukončit tuto obsluhu.

Stanice Krnov je pro vlaky linky R27 důležitým taktovým uzlem, ve směru Třemešná ve Slezsku – Jeseník jsou vypravovány osobní a spěšné vlaky.

Ve stanici Ostrava Svinov jsou možné přestupní vazby ze směrů Brno, Český Těšín – Havířov a Bohumín. Koncepce dopravní obsluhy v relaci Ostrava Svinov – Opava využívá proložení dálkových vlaků linky R27 spěšnými vlaky Třinec – Český Těšín – Opava.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: V případě linky R27 bude pro období 2023 až 2027 uzavřena smlouva na základě přímého zadání. Pro toto období se předpokládá zachovat současný provozní koncept linky.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: S ohledem na skutečnost, že v tomto plánovacím období nedojde ke zlepšení parametrů dráhy, bude na lince R27 zachován současný standard vozby. Ministerstvo dopravy podporuje modernizaci včetně elektrizace alespoň v úseku Opava – Krnov. Toto zlepšení je předpokladem pro další rozvoj provozního konceptu linky a nasazení vhodnější vozby.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Provozní koncept v dlouhodobé perspektivě ovlivní případná modernizace trati Olomouc – Opava, zejména pak modernizace a elektrizace trati Krnov – Opava. V takovém případě je předpoklad zkrácení jízdní doby vlaků linky R27 na trati Olomouc – Ostrava-Svinov až o 30 minut, se zachováním uzlu Olomouc L:00, přesunu křižování do stanice Valšov S:00 a vytvořením uzlů Opava-východ v poloze L:00 a Ostrava-Svinov v poloze L:30.

2.5.17 Linka R29 Cheb – Nürnberg (Německo)**Základní charakteristika stávající nabídky****Tab. 31: Základní parametry linky R29 v období platnosti jízdního řádu 2021/2022**

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Cheb – Cheb státní hranice – Nürnberg 179/813 (N)	120/240	120/240	5	5	9-30-19.30	9-30-19.30

Linka R29 je provozována v relaci Cheb – Marktredwitz – Nürnberg, na území ČR v úseku Cheb – Cheb státní hranice poblíž Pomezí nad Ohří (11 km). Nabídka je tvořena pěti páry denně vedených vlaků a zajišťuje spojení z prostoru západních Čech do norimberské aglomerace. Na bavorském území je rovněž objednávána z hraničního bodu tamním objednatelům železniční dopravy.

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky R29 je zabezpečení alternativního spojení v ose (*Praha/Plzeň –*) Cheb – Nürnberg. Za tímto účelem je tato linka v Chebu propojena přestupní vazbou s vlaky linky Ex6 Praha – Plzeň – Cheb. Dále má tato linka význam pro spojení Podkrušnohoří (Ústeckého a Karlovarského kraje) s Německem prostřednictvím vazby s linkou R15. Mezi vlaky těchto linek je vytvořena obousměrná přestupní vazba v železniční stanici Cheb a jinde na území ČR vlaky této linky nezastavují. Zastavování na území SRN je v kompetenci bavorského objednatele železniční dopravy, společnosti BEG. Kromě stanice Nürnberg Hbf má pro cestující z ČR význam zejména stanice Marktredwitz a stanice Kirchenlaibach s přípoji do Bayreuthu.

Vlaky jsou na území ČR vedeny v kategorii Sp a jsou vedeny motorovou jednotkou zahraničního dopravce s aktivním naklápěním vozové skříně a s kapacitou cca 150 míst k sezení.

Konstrukční poloha linky

Výchozím bodem pro konstrukci linky je uzel Plzeň v poloze X:00. Od tohoto uzlu je odvozen příjezd a odjezd vlaků linky Praha – Plzeň – Cheb ve stanici Cheb v poloze X:30. Ve vztahu k lince R15 je naopak udržení přestupní vazby v Chebu určující pro provozní koncept linky R15. Další konstrukční podmínky se nacházejí na německém území (zejména poloha uzlu Marktredwitz ve vztahu k navazujícím linkám).

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Z hlediska linky R29 na území ČR jsou důležité návaznosti na již zmíněné linky dálkové dopravy Ex6 a R15 ve stanici Cheb v taktové poloze X:30. V lichou hodinu jsou realizovány vazby do Německa a v sudou hodinu naopak z Německa do českého vnitrozemí.
- Železniční uzel Nürnberg nabízí široké možnosti přestupu do severní, jižní i západní části SRN.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Plánované koncepční změny: Prostor pro rozšíření současné nabídky se nabízí v roce 2024, kdy je plánováno uzavřít nový smluvní vztah na zajištění provozu linky do roku 2032. Za předpokladu zajištění financování se ve spolupráci s bavorským objednatelům nabízí možnost rozšířit současnou nabídku

spojení o další až 3 páry vlaků v mezích současného taktového rastru, který doposud není v průběhu dne úplný. Setrvalým požadavkem je udržení současných vazeb mezi linkami dálkové dopravy.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: S ohledem na délku pojížděného úseku a skutečnost, že v minulém období prošel obnovou, není ze strany infrastruktury na českém území další příležitost ke zlepšení podmínek pro vedení této linky.

Ze strany německého objednatele je uzavřen dlouhodobý kontrakt na zajištění provozu této linky, který předpokládá zachovat nasazení současných motorových jednotek na následující období 15 let.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Předpokládá se postupné zajištění intervalu 120 minut na této lince, podle rozpočtových možností objednatelů dopravy na české a bavorské straně. Na straně infrastruktury je důležité řešení otázky elektrizace. Tato otázka se týká nejen přeshraničního úseku, ale také podpory elektrizace v celé délce trasy linky. Případný budoucí rozvoj tohoto spojení závisí právě na možnosti nasadit na tuto linku elektrická vozidla.

2.6 Linky nově zavedené v průběhu plánovacího období

2.6.1 Linka R31 České Budějovice – Plzeň

Linka vznikne vyčleněním ze současné linky R11 a je blíže popsána v kapitole 2.5.1 věnované lince R11.

2.6.2 Linka Ex32 Praha – Pardubice – Letohrad – Polsko

Základní charakteristika stávající nabídky

Linka Ex32 navazuje na spojení Praha – Hradec Králové – Letohrad – Polsko, které bylo v minulosti (před deseti lety) součástí linky R10 Praha – Hradec Králové – Trutnov. Pro nezáměr o pokračování provozu ze strany zahraničního partnera a minimální zájem ze strany cestujících o toto mezistátní spojení bylo spojení postupně utlumováno, až zaniklo úplně. Dopravní infrastruktura v předmětné trase doznala změn. Úsek Ústí nad Orlicí – Letohrad – st. hranice byl elektrizován, což s využitím prvního tranzitního koridoru umožňuje využít elektrickou vozbu v celé délce trasy. Tím je možné omezit dlouhé pobyty potřebné pro výměnu hnacího vozidla, které dříve byly realizovány v Hradci Králové. Vzrůstající zájem o cestování vlakem v minulých letech otevřel jednání s polským partnerem o obnovení rychlého spojení Prahy s městem Wrocław, která vyústila v notifikaci provozního souboru se zahájením provozování služeb v přepravě cestujících od jízdního řádu 2023/2024.

Tab. 32: Základní parametry linky Ex32 v období platnosti jízdního řádu 2023/2024

Úsek Číslo trati (trakce)	Interval		Počet párů vlaků		Provozní doba (odjezdy z/ příjezdy do)	
	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky	Pracovní den	Víkend, svátky
Praha – Lichkov 001, 024 (E)	240	240	4	4	6:30-18:30/ 8:30-20:30	6:30-18:30/ 8:30-20:30

Hlavní účel linky a zastavovací koncepce

Hlavním účelem linky je zajistit mezistátní spojení Prahy a východních Čech s Dolnoslezským vojvodstvím, vlaky na území Polska mají pokračovat do měst Poznaň, Bydgoszcz a Gdynia. Zastavení ve stanici Pardubice hl.n. zajistí dostupnost linky pro obyvatele Pardubického i Královéhradeckého kraje. Předpokládána je rovněž vazba na vlaky z Moravy ve stanici Ústí nad Orlicí. Linka bude dále obsluhovat významné regionální centrum Letohrad, tím zajišťuje vztahy v rychlé regionální dopravě (např. Pardubice – Letohrad, apod.)

Zastavovací koncepce vychází z účelu linky. Zastavení je realizováno ve stanicích v uvedených významných centrech, tj. Praha (hlavní nádraží a Libeň), Pardubice. Zároveň jsou obsluhována další sídla s regionálním a lokálním významem, tj. Ústí nad Orlicí (se zájmovou vazbu na linku R19), Letohrad. Z hlediska významu má smysl obsluhovat i stanici Jablonné nad Orlicí, zřízení tohoto zastavení výrazně ovlivní doprava na trati 024 a časová poloha linky na státní hranici, dále je vhodné obsloužit i Kolín.

Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky

Ve vnitrostátním úseku se nabízí nové rychlé spojení východní části Pardubického kraje a Prahy. Linka má šanci navázat na úspěchy podobného spojení provozovaného Pardubickým krajem, který může vynaložené finanční prostředky poskytnout na zajištění regionální dopravní obslužnosti. Na základě zkušeností s obdobnými spojeními byla stanovena kmenová souprava na 4 vozy s kapacitou cca 250 míst a s oddílem první třídy. Teoretický počet kmenových souprav bez provozní zálohy pro zajištění vnitrostátního úseku je 2.

Konstrukční poloha linky

Konstrukční poloha linky má na českém území následující východiska:

- Podmínky pro konstrukci linky leží zčásti mimo území České republiky a jsou určeny požadavky Polska na průchod jeho územím s ohledem na polohu uzlu Wrocław.

- Zajištění průvozu po prvním tranzitním koridoru na území České republiky.
- Vazbu v Ústí nad Orlicí pro přípoje na linku R19 ve směrové vazbě Brno – Wrocław a zpět.
- Současně je třeba zohlednit průvozu vlaku po trati 024 s ohledem na regionální dopravu.

Systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy

- Objednatel dálkové dopravy považuje za zajímavé přestupní vazby v Praze hl.n. ze směru Plzeň a České Budějovice. Stav modernizace dopravní infrastruktury v úseku Praha – Ústí nad Orlicí může ovlivnit přechodně výše uvedené vazby.
- Významné vazby od regionální dopravy je možné dosáhnout v Pardubicích a Kolíně. Zejména přípoje ve stanici Pardubice hl.n. mohou zajistit cestující z oblasti Pardubické a Hradecké aglomerace.
- Nejdůležitější vazba by měly být dosažena v železniční stanici Ústí nad Orlicí na linku R19 Praha – Brno, která umožní využití vazby Brno – Wrocław.

Střednědobý výhled linky (2022-2026)

Zajištění provozu linky bude zajištěno smlouvou uzavřenou s dopravcem na období 10 let.

Plánované koncepční změny: Linka bude zavedena v průběhu plánovacího období, Ministerstvo dopravy bude usilovat o zajištění provázanosti s linkami dálkové dopravy ve stanici Ústí nad Orlicí. K dalším úpravám časových poloh spojů může dojít v souvislosti s modernizací dopravní infrastruktury.

Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: Z pohledu objednatele dálkové dopravy by linka měla odpovídat expresnímu segmentu, ovšem spolupráce s Polskou stranou může vyvolat potřebu určitých kompromisů. Vozidlový park tak nebude od začátku platnosti smlouvy odpovídat požadavkům na první přepravní segment uvedeným v tabulce s požadavky objednatele v kapitole 3.

Dlouhodobý výhled linky (2027+)

Pokračující modernizace dopravní infrastruktury a výstavba nových úseků (Praha – Kolín, Choceň – Ústí nad Orlicí) společně s vývojem přepravních proudů mohou mít vliv na zrychlení provozního konceptu na českém území.

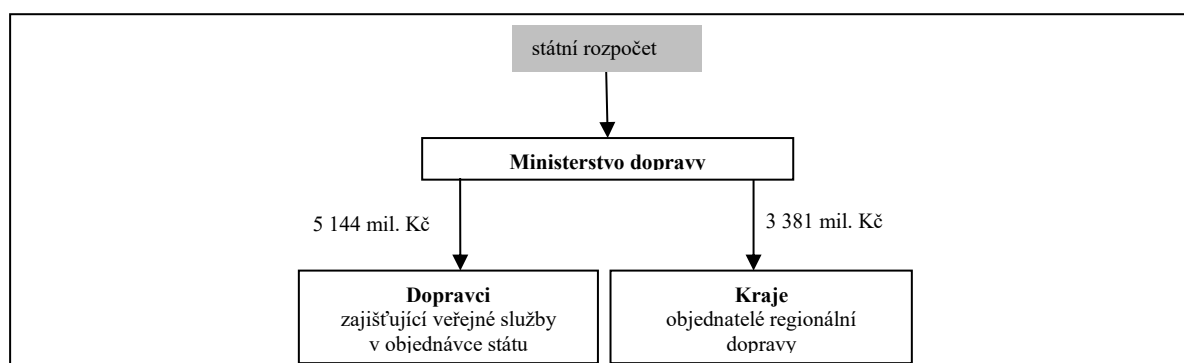
3 Koncepční otázky rozvoje dálkové dopravy

Předmětem této kapitoly jsou další náležitosti plánu dopravní obslužnosti území, a sice popis předpokládaného rozsahu poskytované kompenzace podle § 5 odst. 3 písm. b) zákona o veřejných službách, časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv podle písmene c) stejného ustanovení. Harmonogram a způsob integrace, jakož i tarifní otázky jsou začleněny v samostatné podkapitole. Další údaje vztahující se k financování a nákladově efektivnímu zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících podle § 5 odst. 3 písm. f) zákona o veřejných službách jsou součástí první podkapitoly. Přehled požadavků na infrastrukturu z pohledu objednatele dálkové dopravy je popsán vždy u jednotlivých linek. Shrnující informace za celý sektor dopravy (dálková, regionální i nákladní doprava) lze nalézt v příslušných sektorových strategiích, věnovaných otázkám rozvoje infrastruktury²⁹.

3.1 Předpokládaný rozsah poskytované kompenzace

Podmínkou pro úspěšný rozvoj systému dálkové dopravy je jeho stabilní finanční zajištění. Rozsah finančního zajištění veřejné dopravy je pouze v malé části evropských států zakotven přímo v právních předpisech, upravena je zpravidla pouze obecná pravomoc orgánů veřejné správy zajišťovat dopravní obslužnost. Jednu z mála výjimek představuje Švýcarská konfederace nebo Spolková republika Německo, kde přijetím Zákona o regionalizaci veřejné dopravy³⁰ byla v roce 1993 zákonně stanovena část daňového výnosu spotřební daně, která je poskytnuta na zajištění veřejných služeb na železnici. Ve většině evropských států ale bezprostředně v právních předpisech rozsah financování veřejné dopravy zakotven není, přičemž taková je i situace v České republice.

Obr. 8: Finanční toky ze státního rozpočtu pro veřejnou železniční dopravu v České republice v roce 2021



V případě České republiky je v rámci státního rozpočtu pro konkrétní rok nastaven závazný ukazatel dotačního titulu, určený na financování smluv o veřejných službách na zajištění dopravních potřeb státu zabezpečovaných veřejnou železniční dopravou. Za účelem nastavení stabilního prostředí v dálkové železniční dopravě Ministerstvo dopravy při přípravě státního rozpočtu vymezuje návrhy střednědobých výhledů státního rozpočtu na následující dva kalendářní roky.

Součástí státního rozpočtu pro konkrétní rok jsou rovněž neinvestiční transfery veřejným rozpočtům krajů, účelově vázané na financování dopravní obslužnosti veřejnou železniční osobní dopravou. Přestože objednávání vlaků regionální dopravy spadá do samostatné působnosti krajů, na základě smlouvy mezi státem a krajem z roku 2016 se stát z důvodu zajištění stabilních dopravních služeb spolupodílí na financování veřejných služeb v regionální železniční dopravě. Systém spolufinancování byl schválen usnesením vlády České republiky ze dne 9. března 2016 č. 191 o způsobu řešení organizace a financování regionální železniční dopravy po roce 2019 a usnesením vlády České republiky ze dne 20. července 2016 č. 645 k právnímu zajištění spolufinancování regionální železniční dopravy po roce 2019. Sjednaná smlouva mezi státem a krajem zajišťuje, že regionální železniční doprava bude v letech

²⁹ Například Dopravní sektorové strategie, vypracované MD v předešlých letech.

³⁰ Německý zákon „Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 27. Dezember 1993 BGBl. I S. 2378, 2395“ je jedním z mála evropských příkladů, kdy financování dopravní obslužnosti bylo nastaveno na úrovni právních předpisů.

2020 až 2034 financována sdruženě prostředky státu a krajů. Předpokladem financování ze státního rozpočtu je vedle vyčlenění odpovídajících finančních prostředků ze strany krajů také uznávání Systému jednotného tarifu v zapojených regionálních vlacích, vazba dopravních služeb na plán dopravní obslužnosti území a zajištění objednávky veřejných služeb alespoň v rozsahu čtyř párů spojů denně ve všech pracovních dnech.

Pro rok 2021 byly ve státním rozpočtu na zajištění regionální železniční osobní dopravy alokovány prostředky ve výši 3 202 994 989 Kč, zároveň byly ve shodě s článkem 2 odst. 5 smlouvy mezi státem a kraji vymezeny prostředky ve výši 178 756 029 Kč na úhradu zvýšených nákladů způsobených vlivem navýšení cen za použití dopravní cesty z důvodu zavedení ceny za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlacích osobní dopravy.

Pro roky 2022 a následující platí závazek státu, že v každém roce plnění smlouvy mezi státem a kraji bude celková výše spolufinancování ze státního rozpočtu upravena o částku, odpovídající průměrnému ročnímu indexu spotřebitelských cen, vyhlášenému Českým statistickým úřadem za předcházející období a zároveň bude hrazena skutečná nadinflační změna kompenzace železničním dopravcům, přímo vyvolaná změnou úhrady za železniční dopravní cestu. I pro další roky by tak měl být zajištěno stabilní financování regionální železniční dopravy.

Pokud jde o rozsah financování veřejných služeb v přepravě cestujících v objednávce státu, pro období platnosti jízdního řádu 2020/2021 bylo uzavřeno celkem 9 smluvních vztahů s dopravci na zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy. U jednotlivých smluv o veřejných službách byl nastaven níže uvedený režim kompenzací.

Tab. 33: Smlouvy MD sjednané pro období platnosti jízdního řádu 2020/2021

Smlouva	Dopravce	Předpokládané kompenzace pro období JŘ 2020/2021 (Kč)
Smlouva Ex1, Ex3-Ex7, R9-R12, R15-R17, R19, R20, R23	České dráhy, a.s.	3 672 057 920
Smlouva Ex2, R18	České dráhy, a.s.	468 716 615
Smlouva R13	České dráhy, a.s.	108 611 831
Smlouva R27	České dráhy, a.s.	121 301 021
Smlouva R29	České dráhy, a.s.	3 525 938
Smlouva R14	ARRIVA vlaky s.r.o.	176 374 383
Smlouva R21, R22, R24 a R26	ARRIVA vlaky s.r.o.	279 305 178
Smlouva R25	GW Train Regio a.s.	37 473 493
Smlouva R8	RegioJet a.s.	277 375 265
Suma objednávky MD pro období JŘ 2020/2021		5 144 741 644

Je však třeba zdůraznit, že v rámci výše uvedeného přehledu nejsou promítnuty negativní dopady pandemie nemoci covid-19, která v letech 2020 a 2021 zásadním způsobem ovlivnila cestovní chování široké veřejnosti a vedla k významným propadům výnosů z jízdného ve veřejné dopravě. V současné době je obtížné předvídat, v jakém horizontu dojde k opětovnému ustálení výnosů. Určité tendence naznačují, že lze očekávat návrat cestujících do veřejné dopravy avšak dosažení každoročního nárůstového trendu přepravních výkonů, které bylo běžné v době před pandemií, nastane pravděpodobně až v určitém časovém odstupu od samotného ústupu pandemie. Režim náhrady škody, která dopravcům vznikla při provozování veřejných služeb v přepravě cestujících v důsledku rozšíření nemoci covid-19 na jaře roku 2020, byl řešen samostatným procesem. Na základě rozhodnutí o dotacích pak byla dopravcům v objednané nadregionální a dálkové železniční dopravě v říjnu 2021 přidělena souhrnná dotace ve výši 352 222 660,28 Kč.

V plánovacím období dokumentu lze očekávat následující vlivy, které budou mít přímý vliv na výše kompenzací poskytovaných do oblasti zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících v objednávce státu:

1. Inflační valorizace

Dostupná částka by měla být inflačně upravována i v dalších letech podle indexů vyhlášených a zveřejněných Českým statistickým úřadem. Stabilní financování v *reálné hodnotě* (tj. při zohlednění

vlivu inflace na růst nákladů) je základem pro stabilní poskytování dopravních služeb a úspěšnost systému dálkové dopravy. Ministerstvo dopravy v rámci smluv o veřejných službách využívá čtyři formy inflačních úprav:

- a) meziroční míru inflace vyjádřenou přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen při úpravách kompenzace v důsledku změny cenové hladiny v čase,
- b) výpočet rozdílu mezi indexem průměrné měsíční mzdy a indexem spotřebitelských cen při úpravách kompenzace v souvislosti s nadinflačním navýšením mzdových nákladů,
- c) v případě závislé trakce výpočet rozdílu mezi změnou ceny elektrické energie a indexem spotřebitelských cen při úpravách kompenzace v souvislosti s nadinflační změnou ceny elektrické energie a
- d) v případě nezávislé trakce výpočet rozdílu mezi indexem změny ceny nafty a indexem spotřebitelských cen při úpravách kompenzace v souvislosti s nadinflační změnou ceny trakčního paliva.

2. Změny výše cen za přiděl kapacity dráhy a za použití železniční dopravní cesty

Vzhledem k tomu, že předmětné ceny stanovuje státní organizace Správa železnic, přičemž výši těchto cen není dopravce schopen nijak ovlivnit, v rámci smluv o veřejných službách je riziko nárůstu těchto cen na straně objednatele. Stejně jako v pro období jízdního řádu 2020/2021 mělo na výši kompenzací vliv navýšení cen za použití dopravní cesty z důvodu zavedení ceny za použití přístupových komunikací pro cestující ve vlacích osobní dopravy, je třeba nutně předpokládat úpravy kompenzací při jakémkoli zvýšení cen za přiděl kapacity dráhy a za použití železniční dopravní cesty. Konkrétní dopady lze specifikovat až na základě přesného stanovení cen ze strany Správy železnic, s.o. v prohlášení o dráze pro konkrétní období platnosti jízdního řádu.

3. Obnova vozidlového parku, včetně vybavení vozidel mobilní částí ETCS

Nárůsty kompenzace se v této oblasti netýkají všech linek dálkové dopravy, ale pouze vybraných linek v rámci stávajících smluv o veřejných službách a zejména u nově připravovaných a sjednávaných smluv o veřejných službách.

Je třeba zdůraznit, že postupná obnova vozidlového parku na linkách objednané dopravy je s ohledem na zastaralost stávajících vozidel i potřebu řešit bezpečnostní otázky z hlediska ETCS zcela nezbytná. Finanční dopady obnovy vozidel jsou však velmi vysoké. Pokud zohledníme současné ceny nových vozidel, dostaneme se v případě ministerstvem objednané dopravy k úhrnné potenciální hodnotě vozidlové parku v pořizovacích cenách ve výši cca 60 mld. Kč. Pokud by se taková vozidla obnovovala v třicetiletém cyklu, roční odpis by představoval řádově 2 mld. Kč ročně, což je samozřejmě výrazně více, než kolik představuje úhrnná odpisová hodnota vozidlového parku v současné době. Jinými slovy, odhaduje se, že pokud by se ročně do vozidlového parku v objednávce MD investovaly 2 mld. Kč, pak by po třiceti letech (při zanedbání posil) byl vozidlový park obnoven, a tedy by v objednávce nejezdila vozidla ekonomicky odepsaná (tedy teoreticky starší třiceti let). Je skutečností že v minulých letech věk vozidel postupně rostl přes výrobci garantovaných 30 let, a to jak u vozidel někdejší československé výroby, tak u starších vozidel dovážených ze zahraničí. Vzhledem tomu, že dlouhodobě se taková částka do obnovy vozidlového parku neinvestovala, nezahrnují náklady dopravců v současné době tuto hodnotu v plné výši.

Ministerstvo dopravy si je vědomo zastaralosti vozového parku a i s ohledem na požadavky vyplývající z plánu implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS, který vláda České republiky schválila usnesením č. 795 ze dne 13. září 2021, přistupuje k požadavkům na zjištění dopravní obslužnosti novými vozidly.

Mezi konkrétní priority objednatele v oblasti obnovy vozidlového parku pro následující období patří:

- nasazení nových vozidel obchodní značky InterJet na linkách Ex6 a R15 od prosince 2021 v rámci stávající smlouvy o veřejných službách,
- nasazení vozidel obchodní značky ComfortJet na linkách Ex3 a Ex5 od prosince 2024 v rámci stávající smlouvy o veřejných službách,

- zajištění nové vozby v rámci nabídkových řízení na výběr dopravce, a to na lince R9 od prosince 2025 a na lince Ex6 od prosince 2026,
- zajištění nové vozby na linkách Ex7, R17 a R31 s předpokládaným termínem realizace od prosince 2026 v rámci připravované nové smlouvy o veřejných službách a
- příprava pořízení nových vozidel nezávislé trakce pro provoz na linkách R14, R21, R22, R24 až R27 na období od prosince 2027.

V případě posledního uvedeného bodu bude při přípravě nabídkového řízení nezbytné posoudit možnosti nasazení vozidel s alternativním pohonem včetně využití hybridních či akutrolejových vozidel. Rozhodující v tomto posouzení bude rozsah nabídky takových vozidel a možnosti infrastruktury, zejména pak rozsah předpokládané elektrizace.

Ve výhledu následujících plánovacích období ovlivní obnovu vozidlového parku zprovoznění vysokorychlostních tratí. Tato nová infrastruktura sama o sobě vyvolá rozvoj dálkové dopravy spojený s nutností pořízení nových vozidel a zároveň budou nová vozidla pořizována na existující linky, aby bylo možné je na vysokorychlostní tratě převést. K takové změně dojde zpravidla společně s uzavřením nového smluvního vztahu. V řadě případů tak budou nová vozidla vyšších technických parametrů pořizována v předstihu před zahájením provozu na samotné vysokorychlostní trati. V plánovacím období od roku 2022 však žádná taková smlouva nebude uzavřena, avšak již v jeho průběhu bude nezbytné započít přípravu některých kontraktů.

4. Rozsah objednávký veřejných služeb, zejména se zřetelem na nové provozní koncepty

Ve shodě s kapitolou 2 u vybraných provozních souborů v souvislosti s novým zadáním zajištění veřejných služeb dojde k úpravám rozsahu objednávky. S výjimkou spuštění provozního konceptu linky Ex32 Praha – Pardubice – Ústí nad Orlicí – (Polsko), jejíž zajištění bylo oznámeno v Úředním věstníku EU s předpokládaným zahájením provozu k 10. prosinci 2023, se v plánovacím období tohoto dokumentu nepředpokládá zavedení nových linek dálkové dopravy.

Lze shrnout, že postupné sjednávání dlouhodobých smluv o veřejných službách neznamená sice nutnost zcela konstantního rozsahu služeb, vyžaduje však o to silněji stabilní finanční rámec. Výrazné změny v oblasti financování jsou nejen problémem pro zajištění veřejných služeb, ale proces zadávání veřejných služeb bezprostředně ohrožují a mohou být při uzavřených dlouhodobých smlouvách vysoce rizikové. Ministerstvo dopravy bude proto v dalším období usilovat o to, aby stabilní a jednoznačné financování veřejné dálkové dopravy bylo i nadále dlouhodobě zajištěno. Případné negativní změny ve finančním rámci by nepochybně vedly ke změnám reálného rozsahu zajistitelnosti dopravní obslužnosti dálkovou dopravou v České republice, měly by velmi negativní vliv na provázání s regionální dopravou a ve svém důsledku by mohly značně poškodit dlouhodobě budovaný systém dopravní obslužnosti v České republice. I s ohledem na úpravu dopravního plánování v zákoně č. 194/2010 Sb. by případná omezení rozsahu státem objednávané dopravy musely být předloženy k posouzení jako aktualizace tohoto dopravního plánu.

3.2 Časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv

Pro smlouvy o veřejných službách uzavřené po 3. prosinci 2009 je klíčovým právním předpisem nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, v platném znění. Toto nařízení stanoví nabídkové řízení jako základní způsob výběru dopravce pro veřejné služby a obsahuje některé výjimky pro možnost objednatele sjednat smlouvu o veřejných službách na základě přímého zadání³¹. Tato koncepce se následně odráží ve vnitrostátním právu České republiky. Na rozdíl od unijního předpisu, který obsahuje pouze obecné zásady, které je třeba v průběhu nabídkového řízení dodržet, je předmětem zákona č. 194/2010 Sb. i konkrétní úprava procesu, podle

³¹ Přímým zadáním může objednatel zajišťovat veřejné služby s tzv. vnitřním provozovatelem, v mimořádných situacích, malé zakázky nebo veřejné služby drážní dopravou na dráze celostátní nebo regionální.

kterého mají nabídková řízení probíhat, což přispívá k vyšší právní jistotě objednatelů, dopravců a dalších subjektů, které se na organizování veřejné dopravy podílejí.

Veřejné služby objednávané Ministerstvem dopravy jsou dosud zadávány zpravidla přímo bez provedení nabídkového řízení³² s využitím principu předběžných tržních konzultací v případech, kdy jeden nebo více dopravců projeví zájem v podobě podání alternativní nabídky. Tento způsob je i v kontextu současné právní úpravy unijního a národního práva možný, nicméně jeví se pro budoucí období jako nevhodný, zejména s ohledem na schválené přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007.

Tab. 34: Přehled uzavřených smluv na zajištění dopravních služeb v přepravě cestujících vlaky celostátní dopravy – stav 2021

soubor linek	dopravce	platnost do	poznámka
Ex1, Ex3-Ex7, R9-R12, R15-R17, R19, R20 a R23	České dráhy, a.s.	prosinec 2029	postupné vyjímání provozních souborů do samostatných smluv
Ex2, R18	České dráhy, a.s.	prosinec 2028	
R8	RegioJet a.s.	prosinec 2027	
R9	České dráhy, a.s.	prosinec 2024	
R10	České dráhy, a.s.	prosinec 2028	
R13	České dráhy, a.s.	prosinec 2025	
R14	ARRIVA vlaky s.r.o.	prosinec 2027	
R21, R22, R24 a R26	ARRIVA vlaky s.r.o.	prosinec 2022	
R23	RegioJet a.s.	prosinec 2029	;
R25	GW Train Regio a.s.	prosinec 2026	
R27	České dráhy, a.s.	prosinec 2022	
R29	České dráhy, a.s.	prosinec 2023	

Současný stav předpokládá v následujícím období uzavřít několik smluv o veřejných službách formou přímého zadání včetně možnosti tržních konzultací. Účelem těchto smluvních vztahů je zpravidla překlenout určité přechodné období do okamžiku uzavření smlouvy vzešlé z nabídkového řízení, např. z důvodu koordinace zadání více linek v jednom provozním souboru. Veškeré záměry uzavřít smluvní vztah s dopravcem jsou v souladu s platnou právní úpravou zveřejněny v předstihu v evropském věstníku zakázek.

Tab. 35: Přehled oznámených záměrů uzavřít smlouvu o veřejných službách








linka, soubor linek	způsob výběru	termín zahájení plnění	délka plnění v rocích
R21,R22,R24	přímé zadání	prosinec 2022	5
R26	přímé zadání	prosinec 2022	5
R27	přímé zadání	prosinec 2022	5
R29	přímé zadání	prosinec 2023	9
Ex7, R11, R17, R31, Ex32	přímé zadání	prosinec 2023	10
R9	nabídkové řízení	prosinec 2025	15
Ex6, R16	nabídkové řízení	prosinec 2026	15
Ex36 (oznámil objednatel BEG)	nabídkové řízení	prosinec 2026	15
R14, R21, R22, R24, R25, R26 a R27	nabídkové řízení	prosinec 2027	15

³² Výjimku tvoří linka R25 Plzeň – Most, která byla podrobena nabídkovému řízení. Toto řízení ÚOHS zrušil, smlouva byla uzavřena se společností GW Train Regio, a.s., který v nabídkovém řízení předložil nejvhodnější nabídku, přímým zadáním.

Tab. 36: Přehled harmonogramu uzavírání smluv

linka	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Ex 1	ČD																
Ex 3	ČD																
Ex 4	ČD																
Ex 5	ČD																
Ex 2	ČD							Soubor 6									
R 18	ČD																
Ex 6	ČD					Soubor 2											
R 16	ČD																
Ex 36	---	---	---	---	---	Soubor 3, společné zadání smlouvy s BEG											
Ex 7	ČD												Soubor 10				
R 11	ČD																
R 17	ČD																
R 31	---	---															
Ex 32	---	---															
R 8	RJ						Soubor 5										
R 12	ČD																
R 13	ČD																
R 9	ČD					Soubor 1, nabídkové řízení vypsáno											
R 10	ČD						Soubor 7										
R 15	ČD							Soubor 9									
R 20	ČD																
R 23	RJ																
R 19	ČD							Soubor 8									
R 14	AR						Soubor 4										
R 21	AR																
R 22	AR																
R 24	AR																
R 26	AR																
R 27	ČD																
R 25	GW																
R 29	ČD																

Vysvětlivky:

	Smlouvy uzavřené a platné k 1.1. 2022
	Souhrnná smlouva s ČD platná k 1.1. 2022
	Notifikován záměr uzavřít smlouvu na základě přímého zadání
	Notifikován záměr uzavřít smlouvu na základě nabídkového řízení
	Záměr uzavřít smlouvu není notifikován
	Předpoklad prodloužení stávající smlouvy/uzavření překlenovací smlouvy
	Vyznačení souboru linek provozovaných na základě jedné smlouvy

Číslo souboru odkazuje na tabulku č. 36

Uvedený přehled notifikovaných záměrů uzavřít smluvní vztah na zajištění veřejných služeb je v řadě případů rozdělen podle provozních souborů linek, které jsou si blízké svým trasováním, územním pokrytím nebo jinými parametry provozního konceptu. V případě ostatních linek, jejichž smluvní vztah na zajištění provozu zpravidla pokrývá současné plánovací období je obdobné rozdělení nutné učinit pro vzdálenější horizont. Pouze v jednotlivých případech se jako účelné jeví udržet danou linku jako samostatný provozní soubor. Zpravidla z důvodu její mezinárodní vazby nebo očekávaného budoucího rozvoje v delším časovém horizontu.

V případě linek směřujících do zahraničí předpokládá Ministerstvo dopravy koordinaci přípravy nabídkového řízení se zahraničním partnerem. Taková koordinace zahrne nejen otázky provozního konceptu, vozby a kvality služeb, ale také problematiku samotného smluvního zajištění. Tento proces

je obdobný, jako v případě vnitrostátních linek, kdy podobu provozního konceptu Ministerstvo dopravy v předstihu projedná s regionálními objednateli, aby dosáhlo nejvyššího možného souladu s potřebami regionální dopravy. Takto již proběhla příprava nabídkového řízení linky R9 nebo v současnosti probíhá příprava nabídkového řízení mezinárodní linky Ex36.

Následující přehled v mezích těchto společných provozních souborů uvádí postup přípravy budoucích nabídkových řízení, jejich příprava bude v průběhu plánovacího období zahájena.

Linky uvedené pro horizont roku 2040, které neodpovídají současnému číslování linek dálkové dopravy, jsou blíže popsány v indikativní příloze č. 2 tohoto dopravního plánu.

Tab. 37: Přehled přípravy smluvního zajištění v plánovacím období 2022-2026

	provozní soubor/ oblast/ relace	linky provozního souboru	výhledově zapojené linky v horizontu 2040	termín zahájení provozu	předpokládaný termín zahájení přípravy
1	Vysočina	R9	R9 , R33, R37	prosinec 2025	2021
2	Praha – Plzeň – Klatovy/Cheb	Ex6, R16		prosinec 2026	2022
3	Praha – Mnichov	Ex36		prosinec 2026	2022
4	Linky nezávislé trakce	R14, R21, R22, R24, R25, R26, R27		prosinec 2027	2023
5	Střední Morava	R8, R12, R13	R8 , Ex8, R28	prosinec 2027	2023
6	Praha – Zlínský kraj	Ex2, R18		prosinec 2028	2024
7	Severovýchodní Čechy	R10	R10 , Ex10, R30	prosinec 2028	2024
8	Praha – Pardubice – Brno	R19	R39	prosinec 2029	2025
9	Praha – Podkrušnohoří	R15, R20, R23		prosinec 2029	2026
10	Jižní Čechy + Praha-Wroclaw	Ex7, R11, R17, R31, Ex32		prosinec 2033	?
---	Ex1, Ex3, Ex4, Ex5	s ohledem na mezinárodní charakter zadávány samostatně		prosinec 2029	?

3.3 Kvalita poskytovaných služeb

U vlaků dálkové dopravy, které jsou objednávány Ministerstvem dopravy, je vyžadována určitá kvalita poskytovaných služeb. Některé požadavky stanovují přímo právní předpisy³³, nad rámec těchto základních požadavků jsou stanovena další pravidla prostřednictvím smluvních ujednání.

3.3.1 Kvalita vozidlového parku

Z důvodu transparentnosti vytvořilo MD v roce 2015 tabulku obecných standardů kvality, jejíž parametry budou nadále vyžadovány. Tabulka obecných požadavků objednatele dálkové dopravy na vozidla nově pořizovaná především v rámci nabídkových řízení, nicméně i pro případy přímého zadání je plně referenční. Parametry obecně udávají hodnoty, jejichž splnění bude dostatečné pro uplatnění vozidel na linkách dálkové dopravy objednávané Ministerstvem dopravy, tj. při splnění těchto požadavků lze vozidla uplatnit v jakékoliv nabídce. V odůvodněných případech, zpravidla na základě specifických poměrů na konkrétních linkách, pro něž je uzavírána smlouva o veřejných službách, mohou být požadavky na kvalitu v samotné smlouvě mírně odlišné od tabulky obecných požadavků, vždy však bude muset být zdůvodněno, proč nejsou tyto obecné standardy uplatňovány.

Dlouhodobým sledováním požadavků na kvalitu poskytovaných služeb ze strany cestující veřejnosti byla stanovena kvalitativní kritéria, k nimž byly vytvořeny kvantifikovatelné indikátory, které budou moci být následně smluvně vymáhány. Hodnoty těchto indikátorů existují ve třech verzích podle charakteru příslušné linky. Nejprísnější kvalitativní požadavky jsou uplatňovány na páteřní *expresní linky* (linky Ex1-Ex7), neboť je předpoklad, že těmito vlaky jsou realizovány převážně cesty na delší vzdálenosti, kde jsou nároky cestující veřejnosti na kvalitu přepravy výrazně vyšší, než při každodenním cestování na kratší vzdálenosti. Cestujícím na těchto linkách je proto potřeba nabídnout co nejvyšší standard přepravy, aby pro své cestování co nejméně volili substituty dálkové železniční dopravy, zejména osobní automobil. V případě nových vozidel tyto požadavky musí vyhovět nejen v době výroby kolejového vozidla, ale ještě i za 30 let na konci doby jeho technického života, kdy již bude konfrontováno nikoliv se stejně starým automobilem, ale s automobilem o 30 let mladším, neboť doba technického života železničního kolejového vozidla je zhruba třikrát delší, než doba technického života osobního automobilu. Proto musí být v době dodání nadčasově a velkoryse pojaté.

Na *ostatní linky, vedené v kategorii rychlík*, jsou kladeny poněkud menší kvalitativní požadavky, neboť tyto vlaky jsou využívány ve zvýšené míře pro cesty spíše meziregionálního charakteru, které jsou sice na kratší vzdálenost, zato však pravidelnější. Pokud cestující dojíždí denně do zaměstnání například ráno jednu hodinu tam a odpoledne jednu hodinu zpět, představuje to celkem 480 hodin ročně strávených ve vlaku. Spíše než vysokou kvalitu služeb je proto na těchto linkách potřeba nabídnout dostatečnou kapacitu míst k sezení a zejména cenově výhodné tarifní podmínky, obzvláště v případě opakovaných cest ve stejné relaci. Rozdíly v kvalitativních požadavcích mezi jednotlivými linkami kategorie R jsou pak dány zejména použitím závislé resp. nezávislé trakce na těchto linkách, neboť způsob pohonu má vliv na řadu charakteristik technického charakteru. V podmínkách železniční sítě České republiky, kde byla převážná většina vytíženějších tratí elektrizována, navíc existují i výrazné rozdíly v poptávce po cestování mezi linkami, provozovanými v elektrické trakci, a linkami, provozovanými v trakci nezávislé. Pro přehlednost byla proto na oba druhy rychlíkových linek vytvořena samostatná sada kvalitativních kritérií.

Samotná kritéria lze rozdělit do několika kategorií. Jednou z nich jsou parametry, vztahující se k technickým charakteristikám na daném výkonu použitých vozidel. Jedná se například o dynamické vlastnosti nebo rychlost změny směru jízdy. Cílem těchto kritérií je zajistit, aby dopravce na smluvní výkony provozoval pouze vozidla, odpovídající soudobému stavu techniky. Další skupina kritérií se týká vybavení interiéru- jedná se např. o podíl míst v první třídě, rozsah bezbariérově přístupné části vlaku, uspořádání sedadel a mnohé další. Smyslem těchto kritérií je poskytnout cestujícím co největší

³³ Například nařízení vlády č. 63/2011 Sb. o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících.

komfort přiměřený charakteru příslušné linky. Řešen je ale i akustický a vizuální informační systém vně i uvnitř vlakové soupravy, nebo minimální rozsah poskytovaného občerstvení ve vlaku.

Pro nadcházející období došlo k revizi požadavků, které zohledňují změnu linkového vedení a především vývoj v oboru. Upraveny nebo odstraněny byly ty parametry, které jsou již samozřejmou součástí při pořízení nebo modernizaci vozidel a není třeba je samostatně specifikovat. Příkladem takového požadavku je vybavení vozidel zabezpečovačem ETCS, jehož povinné užití se dotkne v horizontu cca 10 let všech linek dálkové dopravy.

Druhým důvodem k revizi kvalitativních požadavků je blížící se horizont zprovoznění prvních úseku vysokorychlostních tratí. Využití těchto tratí bude spojeno zejména s přísnějšími požadavky na technické řešení vozidel. Jde například o požadavek maximální rychlosti, který i linky druhého přepravního segmentu budou muset naplnit hodnotou nejméně 200 km/h. Změny se tak dotknou jak expresních, tak i páteřních rychlíkových linek, přičemž pro linky využívající konvenční síť se z tohoto pohledu parametry nezmění.

Úkolem pro nadcházející plánovací období bude hlubší posouzení nových podmínek pro provoz nejen na vysokorychlostních tratích. Řada z nich vyplyne z právních či technických norem nebo podmínek pro přístup na infrastrukturu. V určité části případů pak bude na v kompetenci objednatele, jak nastaví parametry vlastností ovlivňujících kvalitu poskytované služby. Výsledkem tak bude revize celé tabulky ve spolupráci se správcem infrastruktury a dopravci.

Hlavní úlohou objednatele bude včasné posouzení výhledových technických požadavků, aby je mohl zahrnout do přípravy nabídkových řízení. Především u nově pořízených vozidel může v průběhu jejich dojit ke změně podmínek na pojezděných drahách nebo ke změně provozních konceptů či linkového vedení. Mezi parametry, které již dnes lze s jistotou zařadit do této diskuse, patří požární bezpečnost pro jízdu dlouhými tunely, která se týká budoucí výstavby takových traťových úseků na území České republiky.

Tab. 38: Přehled požadavků objednatele dálkové dopravy na kvalitu nově pořizovaných vozidel

požadavek	vlaky Expresního segmentu	vlaky R páteřních linek (převážně závislá trakce)	vlaky R ostatních linek (převážně nezávislá trakce)
čísla linek	1,2,3,4,5,6,7,32	8,9,10,11,12,13,15,16,17,18,19, 20,23,31	14,21,22,24,25,26,27
schválení na předeměných drahách	Ano	ano	ano
maximální nedostatek převýšení (mm)	130 (150)	130 (150)	130 (150)
maximální rychlost vozidla alespoň (km/h)	200 (VRT případně vyšší s ohledem na požadavky výstavby RS)	160 (VRT alespoň 200)	140
evropský zabezpečovač ETCS	Ano	ano	ano
změna směru jízdy (min) (13)	5	4	4
dynamické vlastnosti (kW/t) (1)	10	10	8
jednotný vzhled vozidel na lince	Ano	ano	ano
logo MD na obou stranách vozidla	Ano	ano	ano
směrové tabule na stranách vozidla	Ano	ano	ano
% první třída alespoň (14)	16% do hodnoty 54 míst, dále konst.	12% do hodnoty 54 míst, dále konst.	8
prostorové oddělení 1. a 2. tř. a 1. tř. a nástupního prostoru	ano, dveřmi	ano, dveřmi	ano, dveřmi
prostorové oddělení 2. tř. a nástupního prostoru (2)	ano, dveřmi	ano	ano
modul kapacita osob (3)	300, 200	300, 200	180, 120
stojící cestující	nepřipouštějí se (4)	30', 10%	30', 10%
povinná rezervace	nesmí být požadována (5)	nesmí být požadována	nesmí být požadována
možnost rezervace vč. označení míst	ano, elektronickým informačním systémem	ano, elektronickým informačním systémem	ano, elektronickým informačním systémem

přeprava cestujících na vozíku dle TSI	ano	ano	ano
dětský kočárek	1 na 50 míst, od 300 dále 1 na 100 míst	1 na 50 míst, od 300 dále 1 na 100 míst	1 na 50 míst, od 300 dále 1 na 100 míst
jízdní kolo (6)	jedno na 50 míst	2 na 50 míst, od 200 dále 1 na 50 míst	2 na 50 míst, od 200 dále 1 na 50 míst
nízkopodlažnost (500-600 mm nad TK) (12)	nepovinná (platí pozn. 13)	1 dveře z obou stran vlaku	20% podlahové plochy ve 2. třídě
vnitřní bezbariérovost	ano	nepovinná (doporučena v části soupravy či v jednom patře s ohledem na poskytování služeb)	nepovinná
centrální zavírání dveří	stranově selektivní	stranově selektivní	stranově selektivní
klimatizace	ano	ano	ano
počet sedadel na šířku skříně 2. tř.	max. 4	max. 4	max. 4
počet sedadel na šířku skříně 1. tř.	max. 3	max. 3	max. 3
nekuřácký prostor včetně WC	ano	ano	ano
sklopná sedadla (7)	nezapočítávají se do kapacity vlaku	max. 10% ve 2. třídě	max. 10 % ve 2. třídě
vysoká celoplošná opěrka zad (8)	ano	ano	ano
opěrky hlavy (8)	ano	ano	ano
opěrky rukou v 1. třídě (8)	ano	ano	ano
opěrky rukou v 2. třídě (8,9)	ano	ano	ano
polohovatelná sedadla	alespoň v 1. třídě	alespoň v 1. třídě	alespoň v 1. třídě
stolek u sedadel (8,10)	ano	ano	ano
police na zavazadla s alespoň částečně průhledným dnem	ano	ano	ano
prostor pro přepravu objemných zavazadel	ano	ano	ano
počet míst k sezení na jedno WC	80	100	120
celoplošná stínitelnost oken u míst k sezení	ano	ano	nepovinná
bezbariérové WC dle TSI	ano	ano	ano
uzavřený systém WC	ano	ano	ano
počet míst k sezení na 1 zásuvku 230 V, 2. třída (8)	2	4	4
počet míst k sezení na 1 zásuvku 230 V, 1. třída (8)	2	2	2
prodej občerstvení (minibar, automat)	ano	ano	nepovinný, výhodou
restaurační oddíl	ano	nepovinný	nepovinný
bezdrátové připojení k internetu (wi-fi)	ano	ano	ano
posilovač signálu	ano	ano	ano
akustický informační systém (11)	ano	ano	ano
vizuální informační systém (11)	ano	ano	ano

(1) Trakční výkon vlaku (kW)/součet provozní hmotnosti hnacích vozidel a hmotnosti obsazených tažených vozidel nebo provozní hmotnost obsazené ucelené jednotky (t); hodnota bude přizpůsobena směrem dolů podle skutečné situace na jednotlivých provozních ramenech, hodnota slouží zejména pro pořízení sériových vozidel.

(2) Víceúčelové prostory pro kola mohou být v tomto případě chápány jako součást nástupního prostoru.

(3) Typická velikost přepravního modulu, určeno zejména pro případ pořizování ucelených trakčních či netrakčních jednotek. Minimální požadavek kapacity jednotlivých spojů bude určen samostatně a bude součástí uzavřené smlouvy.

(4) Úleva možná pouze v případě výjimečných špiček, které se neopakují pravidelně, popřípadě v úsecích s velmi silnou úsekovou dopravou či jiných případech stanovených objednatel.

(5) Dopravce může upřednostňovat rezervaci, ale cestujícím bez místenky nesmí být znemožněn nástup do vlaku či být za nástup do vlaku vybrána přírážka.

(6) Tato místa mohou být variantně použitelná pro přepravu výše vymezeného počtu dětských kočárků nebo imobilních osob, v takovém případě musí mít přednost kočárky nebo imobilní osoby.

- (7) Sklopným sedadlem se rozumí sedadlo, jehož základní poloha může být ve zdvižené poloze (sklápí se současně s usednutím cestujícího) a nemá parametry plnohodnotného sedadla (celoplošná opěrka zad a hlavy, opěrky rukou a další).
- (8) Kromě sklopných sedadel.
- (9) Mezi sousedními sedadly postačuje jedna středová opěrka rukou.
- (10) Stolek může být sklopný.
- (11) Informační systém musí být schopen informovat o provozních mimořádnostech a o přípojných vlacích a autobusech v následující stanici, pokud jsou zajištěny (mimo MHD). Akustický informační systém musí být schopen informovat cestující nejméně o příjezdu do následující stanice. Vizualním systémem musí být v každém vozidle alespoň na dvou panelech zobrazována následující stanice vlaku a cílová stanice vlaku.
- (12) Umožnit nástup cestujícím na vozíku i z nástupiště s výškou nižší než 550 mm nad TK buďto prostřednictvím technického zařízení ve vozidle, nebo s pomocí technického zařízení ve stanici.
- (13) Technické řešení vozidla musí umožnit změnu směru jízdy vlaku ve stanici tak, aby časový rozdíl mezi příjezdem a odjezdem vlaku nepřekročil uvedenou hodnotu. Týká se pouze linek, u kterých se očekává potřeba krátkého času úvratě vycházející z potřeby provozního konceptu.
- (14) Výsledná hodnota minimálního požadavku na nabídku míst 1. třídy je nejbližší nižší hodnota daného procentuálního podílu dělitelná třemi.

Mezi kvalitativní požadavky objednatele lze zařadit také stanovení rozměrů místa k sezení. Tyto požadavky objednatel doposud nestanovoval a ponechával tak dopravci prostor pro vlastní stanovení kvality služby cestujícím. Pro nabídkové řízení na smlouvu o veřejných službách pro linku R9 však tyto požadavky stanoveny byly v podobě minimálních hodnot, které dopravce musí u sedadel v 1. a 2. třídě naplnit. Parametry sedadel, pro které byly minimální hodnoty stanoveny, vycházejí z definice rozměrů sedadel užitých normou UIC 567. Cílem tohoto kroku je zamezit pořízení nových vozidel ve standardu, který sice odpovídá normě z pohledu konstrukce kolejových vozidel, avšak neodpovídá očekávání cestujících v dálkové dopravě. Objednatel předpokládá uplatňovat tyto požadavky v budoucích nabídkových řízeních, zejména při očekávaném pořízení nových vozidel.

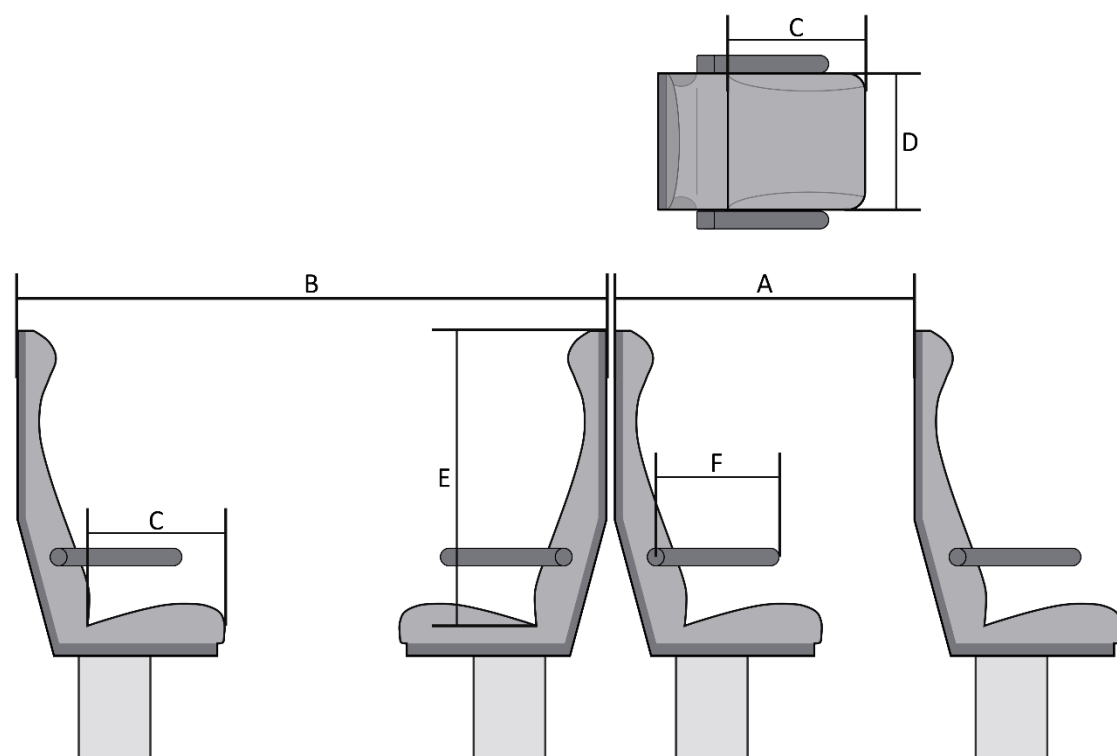
Tab. 39: Hodnoty parametrů pro stanovení minimálních rozměrů míst k sezení

rozměr		minimální hodnota pro sedadla v 1. třídě	minimální hodnota pro sedadla ve 2. třídě
A	podélná rozteč sedadel v uspořádání za sebou	1000 mm	885 mm
B	podélná rozteč vstřícných sedadel	2000 mm	1840 mm
C	délka sedáku	470 mm	450 mm
D	šířka sedáku	500 mm	450 mm
E	délka opěrky zad se započtením opěrky hlavy	800 mm	800 mm
F	délka opěrky ruky	400 mm	330 mm

Parametry uvedené v této tabulce vycházejí z definice rozměrů sedadel podle normy UIC 567.

- 1) Sedadla v 1. třídě musí mít polohovatelnou opěrku zad v úhlu 20° až 40° nebo sedadlo musí mít posuvný sedák alespoň o 110 mm.
- 2) Vymezení jednotlivých rozměrů uvádí následující obrázky.
 - a) Pohled shora.
 - b) Pohled z boku.

Obr. 9: Schematické znázornění rozměrů míst k sezení



Tab. 40: Orientační odhad potřeby kmenových souprav v objednávce MD v denní dopravě

linka	poznámka	odhad počtu kmenových souprav v členění podle trakce		
		závislá trakce	nezávislá trakce	atypická vozidla/ smíšená trakce
Ex1	pouze část Ostrava – Čadca st.hr.	3		
Ex2	jen úsek Praha – H. Lideč st.hr.	5		
Ex3	jen úsek Praha – Břeclav st.hr.	8		
Ex4	jen úsek Břeclav st.hr. – Bohumín st.hr.	4		
Ex5	jen úsek Praha – Děčín st.hr.	3		
Ex6	rameno Praha – Cheb	4		
Ex6 (Ex36)	rameno Praha – Německo			4
Ex7	Č. Budějovice – Č. Krumlov v nezávislé trakci			8
expresní segment úhrnem		27	0	12
R8		7		
R9		9		
R10	H. Králové – Trutnov v nezávislé trakci			7
R11A (R31)		3		
R11B (R11)				6
R12		3		

R13		4		
R14			6	
R15		5		
R16	jen objednávka MD	5		
R17	Veselí n.L. – Č. Velenice v nezávislé trakci			8
R18				6
R19		5		
R20		5		
R21			4	
R22	jen objednávka MD		3	
R23		3		
R24			2	
R25	jen objednávka MD		2	
R26			4	
R27			4	
R29			1	
rychlíkový segment úhrnem		49	26	27
souhm za linky dálkové dopravy		76	26	39

3.3.2 Staniční servis v rámci objednávky veřejných služeb

Nedílnou součástí služby přepravy cestujících dálkovou železniční dopravou jsou také služby ve stanicích a zastávkách. Staniční servis zahrnuje širokou paletu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy (resp. vlastníkem objektu či zařízení), dopravcem nebo třetí osobou. Ministerstvo dopravy z pozice objednatele dálkové železniční dopravy stanovuje prostřednictvím smluv o veřejných službách závazek dopravci, zajistit ve vybraných stanicích či zastávkách určitý standard odbavení cestujících. Tento požadavek zahrnuje následující služby:

- Vnitrostátní pokladna – místo, kde lze zakoupit jízdní doklady pro cestování v rámci České republiky. Tato služba může být zajištěna třetí osobou (např. prodejny novin, časopisů a občerstvení) nebo prostřednictvím jízdenkového automatu.
- Mezinárodní pokladna – místo, kde osobní odbavení provádí přímo osoba dopravce a je zajištěn prodej vnitrostátních i mezinárodních jízdních dokladů.
- Úschovna zavazadel – služba ve formě úschovných skříněk dostupných po celou dobu provozu stanice nebo alternativně úschovna zavazadel s fyzickou obsluhou.

V případě, že jednou stanicí prochází více linek, může se požadavek na zajištění služeb svým rozsahem u jednotlivých linek lišit. Následující přehled uvádí požadavky objednatele dálkové dopravy souhrnně bez rozlišení linek.

Tab. 41: Požadavky na zajištění staničního servisu ve stanicích a zastávkách dálkové dopravy (stanice a zastávky bez požadavku na tento staniční servis nejsou uvedeny)

Stanice/zastávka	Pokladna	Úschovna	Stanice/zastávka	Pokladna	Úschovna
Benešov nad Ploučnicí	V		Benešov u Prahy	M	
Beroun	M		Bílina	V	
Blansko	M		Bohumín	M	
Bohušovice nad Ohří	V		Brno hl.n.	M	Ano
Brno-Královo Pole	V		Bruntál	V	
Břeclav	M	Ano	Březnice	V	

Čáslav	V		Červenka	V	
Červený Kostelec	V		Česká Lípa hl.n.	M	Ano
Česká Skalice	V		Česká Třebová	M	Ano
České Budějovice	M	Ano	České Velenice	M	
Český Těšín	M	Ano	Děčín hl.n.	M	Ano
Děčín hl.n.	M	Ano	Děčín východ	V	
Děčín-východ	V		Dobřany	V	
Doksy	V		Domažlice	M	
Dvůr Králové nad Labem	V		Golčův Jeníkov město	V	
Havlíčkův Brod	M	Ano	Hněvice	V	
Hodonín	M		Holýšov	V	
Horažďovice předm.	V		Horní Lideč	M	
Hořovice	V		Hostivice	V	
Hradec Králové hl.n.	M	Ano	Hranice na Moravě	M	
Hulín	V		Cheb	M	Ano
Chlumeck nad Cidlinou	V		Choceň	V	
Chodov	V		Chomutov	M	
Chomutov město	V		Jablunné v Podještědí	V	
Jaroměř	V		Jihlava	M	Ano
Jihlava město	V		Jindřichův Hradec	M	Ano
Jirkov zastávka	V		Karlovy Vary	M	Ano
Karviná hl.n.	M		Kladno	M	
Kláštorec nad Ohří	V		Klatovy	M	Ano
Kojetín	V		Kolín	M	Ano
Kralupy nad Vltavou	M	Ano	Krnov	M	
Krnov-Cvilín	V		Kutná Hora hl.n.	M	Ano
Letovice	V		Liberec	M	Ano
Lipník nad Bečvou	V		Litoměřice město	V	
Lovosice	V	Ano	Luhačovice	M	
Lysá nad Labem	M		Mariánské Lázně	M	Ano
Mělník	V		Mimoň	V	
Mladá Boleslav hl.n.	M		Mnichovo Hradiště	V	
Mohelnice	V		Moravský Beroun	V	
Most	M		Náměšť nad Oslavou	V	
Návsí	M		Nepomuk	V	
Neratovice	V		Nový Bor	V	
Nymburk hl.n.	M		Olbramovice	V	
Olomouc hl.n.	M	Ano	Opava-východ	M	Ano
Ostrava hl.n.	M	Ano	Ostrava střed	V	
Ostrava-Stodolní	V		Ostrava-Svinov	M	Ano
Ostrov nad Ohří	V		Otrokovice	M	Ano
Pardubice hl.n.	M	Ano	Písek	M	
Planá u Mariánských Lázní	V		Plzeň hl.n.	M	Ano
Plzeň Jižní předměstí	V		Poděbrady	M	
Praha hl.n.	M	Ano	Praha Masarykovo n.	M	
Praha-Dejvice	V		Praha-Holešovice	M	
Praha-Libeň	M		Praha-Smíchov	M	
Praha-Vršovice	V		Praha-Vysočany	V	
Prostějov	M		Protivín	V	
Přelouč	V		Přerov	M	Ano
Přerov	M	Ano	Přeštice	V	
Příbram	M		Rakovník	V	
Rokycany	V		Roudnice nad Labem	M	
Rychnov u Jablonce nad N.	V		Semily	V	
Skalice nad Svitavou	V		Soběslav	V	
Sokolov	M		Stará Paka	V	
Staré Město u U.H.	M	Ano	Strakonice	M	
Stříbro	V		Studénka	V	

Suchdol nad Odrou	V		Světlá nad Sázavou	V	
Svitavy	V		Štětí	V	
Šumperk	M		Tábor	M	Ano
Tanvald	V		Teplice v Čechách	M	Ano
Tišnov	V		Trutnov hl.n.	M	
Třebíč	M	Ano	Třeboň	V	
Třinec centrum	M		Turnov	V	
Uherské Hradiště	M		Uherský Brod	V	
Ústí nad Labem hl.n.	M	Ano	Ústí nad Labem západ	M	
Ústí nad Labem-Střekov	V		Ústí nad Orlicí	V	
Valašské Meziříčí	M	Ano	Veselí nad Lužnicí	V	
Vsetín	M		Vyškov na Moravě	V	
Zábřeh na Moravě	M	Ano	Zdice	M	
Žďár nad Sázavou	V	Ano	Železný Brod	V	

M = mezinárodní, V = vnitrostátní

3.3.3 Uplatňování tarifů a integrace vlaků do integrovaných veřejných služeb

Podle ust. § 5 odst. 3 zákona o veřejných službách je objednatel povinen zahrnout do plánu dopravní obslužnosti dvě oblasti, týkající se tarifního odbavení a zapojení jím objednávaných spojů do integrovaných veřejných služeb. Těmito oblastmi jsou:

- podle písm. d) uvedeného ustanovení harmonogram a způsob integrace, pokud se objednatelé podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících a
- podle písm. e) uvedeného ustanovení maximální tarify pro cestující, mají-li být stanoveny objednatel.

Pojem tarifu je vymezen například v úvodních ustanoveních zákona o dráhách, podle nichž se jedná o „sazebník cen za jednotlivé přepravní výkony při poskytování přepravních služeb a podmínky jejich použití“. Integrované veřejné služby v přepravě cestujících vymezuje nařízení (EU) č. 1370/2007 jako „vzájemně propojené dopravní služby ve vymezené územní oblasti s jednotnou informační službou, systémem jízdného a jízdním řádem,“ přičemž v této kapitole se zaměřujeme na integraci tarifní, resp. uznávání přímých přepravních dokladů platných v dopravních službách různých dopravců.

Ve vztahu k uvedené problematice lze uvést, že ve vlacích objednávaných MD platí následující základní typy jízdného:

- a) jízdné tzv. *Systému jednotného tarifu* provozovaného podle § 7a zákona o veřejných službách,
- b) jízdné *integrovaných dopravních systémů* zajišťovaných jednotlivými kraji v České republice,
- c) specifický tarif jednotlivých dopravců zajišťující příslušné veřejné služby
- d) státem stanovené slevy z jízdného.

Vývoj tarifního odbavení v minulosti

V České republice do současnosti částečně přetrvává mezioborově rozdílný přístup k tarifním systémům a k odbavení cestujících. Tyto rozdíly vznikly historickým vývojem probíhajícím v jednotlivých oborech dopravy rozdílně již od roku 1948, kdy došlo nejen k oddělení provozovatele dopravních služeb v oblasti železniční a silniční dopravy, ale také k odlišné provozní a tarifní koncepci v jednotlivých oborech dopravy. Důsledky těchto rozhodnutí jsou viditelné dodnes, i když integrované dopravní systémy a moderní odbavovací technika přinesly do oblasti tarifního odbavení řadu změn.

Lze uvést, že historickým vývojem bylo dosaženo v České republice odlišných tarifních systémů, konkrétně v případě

- *městské hromadné dopravy*³⁴ zejména ve velkých městech měl a dosud i má jízdní doklad zpravidla charakter otevřený z hlediska použitého spoje a i dopravce a je koncipován jako přestupní³⁵;
- jiné než městské *autobusové dopravy v závazku veřejné služby* jsou naopak v klasickém tarifním modelu používaném v České republice vydávány v zásadě jízdní doklady nepřestupní, a to s vazbou na konkrétní spoj, ve kterém nebo pro který jsou vydány;
- *dálkové autobusové dopravy*, která není provozována jako veřejná služba, jsou přepravní jednotky malé a jezdí v řadě relací přímo; garantované přestupy jsou u autobusů mimo integrované dopravní systémy spíše výjimečné; autobusy zpravidla zajišťují spojení přímo na konkrétní trase; proto nepřestupnost jízdenek v tradičním systému nepředstavovala fakticky pro cestující závažný problém a jízdní doklady jsou převážně nadále nepřestupní a vázané na spoj;
- *železniční dopravy*³⁶ naopak byl vždy s ohledem na velikost přepravních jednotek systém bez přestupů nevhodný a dopravce nabízel cestujícím zpravidla otevřené přestupní jízdenky (kromě místenek) bez vazby na konkrétní spoj; tento systém je zcela zásadní, protože přímé spojení může být zajištěno jen v mimořádně silných relacích, zatímco ostatní body jsou dosažitelné pouze spojením s přestupem; síťový systém založený na existenci dominantního dopravce, společnosti ČD, a.s. byl již v minulých letech v některých relacích a oblastech narušen v regionální i dálkové dopravě, přesto tarifní systémy na železnici jsou v zásadě otevřené.

Tento vývoj je v zásadě přirozený a neproběhl jen v České republice, nicméně jeho výsledkem jsou objektivně výrazně odlišné podmínky tarifního odbavení v jednotlivých oborech dopravy, které byly zpočátku určitou překážkou pro integraci. Integrované dopravní systémy přinesly zásadní změnu v oblasti mezioborové spolupráce dopravců, nicméně bez výjimky na základě sjednání tarifu, jehož výše je přímo či nepřímo stanovena veřejnou správou. Tento model, úspěšný v regionální dopravě, naráží v dálkové dopravě na limity spojené s potřebou ekonomických motivací dopravců k získání cestujících³⁷. Pro MD nicméně i přesto je obtížně přijatelné, aby výsledkem soutěží v železniční dopravě byla desintegrace železničního tarifu a nepoužitelnost jízdních dokladů u různých dopravců provozujících dopravní služby na téže relaci.

Pro příklad lze uvést, že na trati Plzeň – Most zahájil v prosinci 2016 provoz na vlcích dálkové dopravy linky R16 nový dopravce, společnost GW Train, s.r.o. Současně však na této trati Plzeňský a Ústecký kraj objednávají souběžné osobní vlaky. Protože na uznávání jízdních dokladů se oba dopravci nedohodli, ve všech vlcích v dané relaci platí vždy jen jízdenky příslušného dopravce. Obdobná situace nastala od prosince 2019 např. na relaci Praha – Mladá Boleslav (linka R21) či v relacích na tratích mezi Brnem a Ostravou zajišťovaných linkou R8.

Tyto důvody vedly ke vzniku systému přímého tarifního odbavení v železniční dopravě *Systém jednotného tarifu*, komerčně označeného jako *OneTicket*. Tento tarifní systém zahrnuje objednanou dálkovou i regionální železniční dopravu a dobrovolně také většinu dopravních služeb v oblasti komerční železniční dopravy mimo závazky veřejné služby.

Ad a) Systém jednotného tarifu

Jak už bylo uvedeno výše, podmínky uplatňování tohoto systému stanoví ust. § 7a zákona o veřejných službách. Lze v zásadě uvést, že dopravce je při provozování veřejné drážní osobní dopravy na dráze celostátní nebo regionální na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících povinen

³⁴ Městská hromadná doprava zahrnuje městskou autobusovou dopravu a provozování drážní dopravy na městských dráhách (zejména na dráze speciální, tramvajové a trolejbusové).

³⁵ Přestupní jízdní doklad umožňuje přestup mezi dopravními službami bez nutnosti zakoupení dalšího jízdního dokladu, a tedy i bez vlivu na výši jízdného.

³⁶ Přesněji se jedná o dopravní služby v drážní dopravě na dráze celostátní a na dráhách regionálních. U komerčních služeb se však způsob odbavení začíná více blížit dálkové autobusové dopravě.

³⁷ Přímé sjednání tarifu vede v zásadě na uzavření hrubé (brutto) smlouvy, které s ohledem na dělbu rizik nemotivuje dopravce k získávání nových cestujících; naopak v čisté (netto) smlouvě je standardní motivace na navýšení výnosů přepravou většího počtu cestujících.

umožnit využití jím poskytovaných přepravních služeb na základě jednotného jízdního dokladu. Využití přepravních služeb na základě jednotného jízdního dokladu může dopravce umožnit i při provozování

- a) jiné veřejné drážní osobní dopravy na dráze celostátní nebo regionální nebo
- b) při poskytování integrovaných veřejných služeb.

Systém jednotného tarifu je tedy podle současných právních podmínek koncipován jako povinný pro vlaky, které jezdí v závazku veřejné služby a dobrovolný pro ostatní (komerční vlaky), zároveň zákonodárce předvídá, že mohou být do tohoto systému zapojeny i integrované dopravní systémy. V současné době je v praxi zajištěna integrace dopravních služeb podle písm. i) kromě komerčních vlaků dopravce *Leo Express, a.s.*, prozatím není zajištěno integrování dopravních služeb podle písm. b), přičemž i nadále je zájem Ministerstva dopravy na zapojení těchto integrovaných systémů do systému, pokud se podaří nastavit technické a další podmínky vzájemné spolupráce. V této souvislosti je vhodné doplnit, že cílem Systému jednotného tarifu není regionální integrované dopravní systémy nahradit, ale spíše umožnit odbavení cestujícího na jednom místě, pokud zároveň používá (zejména dálkovou či mezikrajskou) železniční dopravu a integrované systémy v rámci tzv. *první* či *poslední mile*.

Ceny jízdného pro přepravní služby a ceny dalších souvisejících služeb se sjednávají v souladu s cenovými předpisy, v praxi je stanoví cenový výměr, který každoročně vydává Ministerstvo financí, který cenu Systému jednotného tarifu vyhláší jako *pevnou cenu*. Je stanovena tzv. *červená křivka*, která předpokládá navyšování tohoto tarifu podle ukazatele vývoje spotřebitelských cen vydávaného Českým statistickým úřadem a je v souladu s vývojem trhu v této oblasti. Cílem Systému jednotného tarifu není uplatňování sociálních tarifů. Přístupové smlouvy s dopravci stanoví podmínky, za nichž se lze od této tzv. červené křivky odchýlit. Stanovené ceny se týkají oblasti železniční dopravy; u integrovaných veřejných služeb se předpokládá využití cen stanovených těmito systémy, přičemž cena při použití integrovaného dopravního systému v rámci *první* či *poslední mile* bude aditivní k ceně stanoveného pro železniční úsek.

Prodej jednotného jízdního dokladu zajišťuje

- v elektronické podobě³⁸ internetový portál zajišťovaný správcem systému, státním podnikem CENDIS; elektronické jízdní doklady mohou prodávat i jednotlivý dopravci na základě dobrovolnosti,
- v papírové podobě³⁹ každý dopravce provozující veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo regionální umožňující využití přepravních služeb na základě Systému jednotného tarifu.

Prodej jednotného jízdního dokladu a zúčtování příjmů z tohoto prodeje se provádí prostřednictvím informačního systému jednotných jízdních dokladů, který je informačním systémem veřejné správy, jehož správcem je Ministerstvo dopravy.

Další vývoj Systému jednotného tarifu by měl směřovat k tomu, aby obsahoval všechny dopravní služby na železnici a postupně do něj bylo možné začlenit i vybrané tarifní nabídky integrovaných dopravních systémů. Tento postup určitým způsobem naráží na kompatibilitu odbavení, neboť integrované jízdenky v regionech jsou zpravidla postaveny na principu označení jízdního dokladu (přičemž jeho časová platnost se počítá od tohoto času), zatímco Systém jednotného tarifu je postaven na zcela jiné podstatě tzv. validací, které ale principiálně nemají vliv na aktuální platnost dokladu. Proto lze očekávat, že integrace bude zpočátku zaměřena na jízdní doklad, jehož platnost nevyžaduje označení (například celodenní jízdenky pro určité zóny), přičemž následně by mohla být spolupráce s integrovanými dopravními systémy postupně prohlubována.

Ad b) Zapojení vlaků dálkové dopravy do integrovaných dopravních systémů

³⁸ Elektronický jízdní doklad lze charakterizovat tak, že v principu nevyžaduje pro své zabezpečení ochranné prvky na vytištěném papíru. Prodává se nejčastěji vzdáleným přístupem, např. přes internet.

³⁹ Papírový jízdní doklad je vymezen jako jízdní doklad, který je zabezpečen proti kopírování ochrannými prvky na papíru, na kterém je vytištěn. Prodává se zejména v „kamenných“ prodejnách a v jízdenkových automatech.

Ministerstvo dopravy z pozice objednatele u vlaků dálkové dopravy podporuje rozvoj integrovaných dopravních systémů. Oprávnění orgánů samosprávy stanovit určité maximální ceny jízdného pramení z cenového výměru, který obsahuje ve svém oddílu B pro dopravní služby ve veřejné linkové dopravě, veřejné železniční dopravě provozované v rámci integrovaných veřejných služeb, jakož i v rámci městské dopravy.

Pro integraci vlaků dálkové dopravy musejí být splněny určité základní podmínky, z nichž základní je sjednání smlouvy s příslušným regionálním objednatelem (organizátorem či koordinátorem příslušného integrovaného systému). Do těchto smluv Ministerstvo dopravy přímo nevstupuje⁴⁰, jejich existenci však nepřímo podporuje potřebnými ustanoveními ve smlouvách o veřejných službách. Určitým limitem je při této činnosti řešení otázek, které souvisejí v principu s *tarifní odpovědností* (zpravidla úroveň jízdného v IDS určuje kraj a proto musí nést i rizika spojená se stanovením úrovně tarifu nebo způsobem clearingu) a *kapacitními možnostmi* (zapojení do IDS nesmí představovat pro dopravce neúměrné dodatečné náklady, spojené s vytvořením dostatečné kapacity pro malou část cesty vlaku např. v úseku procházejícím významnou sídelní aglomerací). Rovněž je třeba uvést, že ačkoli objednatel dálkové dopravy integraci vlaků druhého přepravního segmentu do IDS podporuje, je třeba zajistit, aby místní požadavky nepřevládaly nad síťovou soudržností dálkové dopravy. Obě kritéria jsou při tvorbě dopravního systému důležitá a objednatel dálkové dopravy musí dbát ve zvýšené míře na síťovou soudržnost systému.

Je třeba uvést, že smlouvy uzavřené s dopravci v dálkové dopravě jsou tzv. smlouvy čisté („*netto*“) a tedy objednatel nenese riziko výnosů. Z toho důvodu je rozsah nabízených druhů jízdného především významný pro dopravce, který přenáší potenciální riziko tržně nesprávného nastavení tarifu, které by mohlo vést k riziku výpadků na výnosové straně. Nicméně, smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou dráží osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy již uvažují podporu integrace linek do IDS v *II. přepravním segmentu*. U vlaků *I. přepravního segmentu* integraci do regionálních systémů nepředpokládáme, neboť tyto vlaky jsou určeny primárně pro rychlou dopravu mezi aglomeracemi. Výjimku tvoří dopravní služby, které nemají souběžné linky v *II. přepravním segmentu*, jako například vlaky Ex6 v úseku mezi Plzní a Domažlicemi.

Linky druhého přepravního segmentu a vybrané spoje prvního přepravního segmentu integrovány do systémů Pražské integrované dopravy (PID), Dopravy Ústeckého kraje (DÚK), integrovaného systému Moravskoslezského kraje (ODIS), integrované dopravy na území Pardubického a Královéhradeckého kraje (IREDO), Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK), integrovaného dopravního systému Jihočeského kraje, Integrované dopravy Plzeňského kraje (IDPK), Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje (IDOL), Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK), Integrovaného dopravního systému Kraje Vysočina (IDS VDV) a Integrovaná doprava Zlínského kraje (IDZK).

V současné době je třeba upozornit na vývoj právního prostředí v oblasti práv a povinností cestujících, nově schválené předpisy, zejména nařízení EP a Rady (EU) č. 2021/782 ze dne 29. dubna 2021 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě. Je třeba zejména upozornit, že nové právní předpisy obsahují přesnější úpravu práv v případě celistvosti přepravních smluv. V odůvodnění nařízení se uvádí, že přímé přepravní doklady „*cestujícím umožňují plynulou jízdu, a proto by mělo být vynaloženo veškeré přiměřené úsilí na to, aby byly tyto přepravní doklady nabízeny pro mezinárodní i vnitrostátní dálkové, městské, příměstské a regionální osobní železniční spoje, včetně osobních železničních spojů vyjmutých podle tohoto nařízení. Pro výpočet celkové doby zpoždění, za které se poskytuje odškodnění, by mělo být možné vyloučit zpoždění, k nimž došlo během těch částí jízdy, které se vztahují k železničním spojům, jež jsou podle tohoto nařízení vyjmuty.*“ Jsou-li vlaky provozované stejným železničním podnikem, bude zavedena povinnost poskytnout přímé přepravní doklady. Cílem úpravy je, aby bylo „*usnadněno převádění cestujících v železniční dopravě z jednoho spoje do druhého, neboť nejsou mezi železničními podniky zapotřebí žádné obchodní dohody. Požadavek poskytovat přímé přepravní doklady by se měl rovněž vztahovat na spoje provozované železničními podniky, které patří téměř výhradně vlastníkovu nebo které*

⁴⁰ V minulém období byl zkoušen i systém, kdy by MD bylo smluvní stranou těchto smluv o integraci, což je však ukázalo jako zatěžující a velmi neefektivní. Z uvedených integračních smluv logicky MD jako objednateli smluv koncesního typu neplynuly prakticky žádná práva a povinnosti, avšak formální podepsání bylo velmi složitým organizačním procesem, který zatěžoval celý proces jak časově, tak organizačně.

jsou dceřinými společnostmi v plném vlastnictví jednoho z železničních podniků poskytujících železniční spoje zahrnuté do jízdy.“ Lomené přepravní doklady budou mít i další právní omezení. Má-li být však nabízen přímý přepravní doklad, může se tak stát jedině na základě jednotných smluvních přepravních podmínek; je velmi obtížné si představit, že by byl prodán jednotný přepravní doklad, který by neměl jednotné podmínky plnění přepravní smlouvy. V této souvislosti nelez očekávat, že by podmínky přímých přepravních dokladů splňovalo lomené jízdné, které je někdy předpokládáno jako řešení otázky tarifu v České republice. Integrované dopravní systémy by tak měly fungovat primárně ve hranicích svého tarifního území, objednatel dálkové dopravy nepředpokládá podporovat lomené tarify, za nichž by cestujících používal služeb více tarifních systémů v jedné navazující přepravě.

Ministerstvo dopravy se tak přiklání k modelu, kdy na území jednotlivých krajů bude nabízen integrovaný tarif na základě smluv mezi dopravci a regionálními objednateli či organizátory integrovaných veřejných služeb. Celostátně pak bude platit flexibilní jízdenka *OneTicket*, popřípadě cílené nabídky jednotlivých dopravců, např. vázané na konkrétní vlak či dopravní spojení.

Ad c) Tarifní nabídky jednotlivých dopravců

V případě smluv sjednávaných Ministerstvem dopravy, které mají převažující charakter „netto“, má dopravce poměrně širokou možnost uplatňování vlastních tarifů. Tyto jízdní doklady zpravidla platí jen ve vlacích konkrétního dopravce, v řadě případů jsou vázány na konkrétní vlak, a jejich cena může být například v mimošpičkovém období výrazně výhodnější než je cena jízdních dokladů *OneTicket*, popřípadě i cena integrovaných dopravních systémů. Objednatel dopravy předpokládá, že takové nabídky budou způsobem vymezeným ve smlouvách o veřejných službách možné i v dalším období.

Ad d) Státem stanovené slevy

Vedle těchto tarifů mezi dopravce nabízet jízdní doklady v rámci státem stanovených slev, které jsou stanoveny jako obecné pravidlo vztahující se na všechny provozovatele dopravy. Výši těchto slev každoročně určuje cenový výměr, který vydává Ministerstvo financí, tento výměr je závazný pro všechny dopravce. Dopravci za poskytování státem stanovených slev obdrží příslušná vyrovnání.

Lze shrnout, že i v budoucím období by mělo tarifní odbavení ve vlacích objednávaných Ministerstvem dopravy být možné jedním ze tří způsobů. První možností je odbavení jízdním dokladem Systému jednotného tarifu platným ve všech objednávaných vlacích. Druhou možností je u vlaků II. přepravního segmentu a vybraných vlaků I. přepravního segmentu odbavení jízdním dokladem integrovaného dopravního systému v rámci prostorových hranic takového systému. Dopravce bude za třetí i nadále oprávněn nabízet další tarifní nabídky ve svých vlacích, případně vázané i na konkrétní spoj, odbavení jedním z prvních dvou způsobů však v České republice zajistí možnost cestování i bez vazby na konkrétní použitý vlak.

3.3.4 Další požadavky na kvalitu poskytovaných služeb a jejich kontrola

Smlouvy o veřejných službách obsahují celou řadu dalších kvalitativních požadavků. Všechny kvalitativní požadavky, obsažené v uzavřených smlouvách o veřejných službách je nutno ze strany objednatele kontrolovat, přičemž lze definovat dva typy kontroly dodržování těchto standardů. Prvním typem je sledování *dlouhodobých průměrů* (zpravidla vztažených na období platnosti jízdního řádu). Druhým typem jsou sankce za *konkrétní porušení smlouvy* (každá jednotlivý případ zjištění). Kvalitativní požadavky pro obě uvedené skupiny se mírně liší v jednotlivých smlouvách.

Do sledování průměrných hodnot patří zejména:

- Zpoždění vlaků podle jednotlivých linek. Podle smlouvy se za vlak jedoucí včas považuje takový vlak, jehož zpoždění v žádné z definovaných železničních stanic (tzv. „měřících bodů“) nepřevyšuje 10 minut. Dopravce má ve stanovených případech možnost vlak do sledování nezahrnout, pokud např. provozovatel dráhy provádí výluky na trati a musí být proto zavedena náhradní autobusová doprava nebo pokud vlak byl se zpožděním předán jiným dopravcem z území jiného státu. Za linky, jejichž úroveň zpoždění nedosahuje 90 % vlaků jedoucích včas, je objednatel oprávněn uložit pokutu.

- Nasazování vozidel (přesněji pravidelně turnusovaných náležitostí) na jednotlivých linkách. Pro objednatele není přípustné, aby skutečná kvalita vozidel byla nižší než objednávaná, a proto kontroluje nasazování odpovídajících typů vozidel ve vlaku. Za nenasazení turnusovaných vozidel se považuje zejména snížení pravidelné kapacity spoje, či nasazení jiného vozidla, nikoli však nasazení vozidel srovnatelné nebo vyšší kvality. Do ukazatelů nemusí dopravce zahrnout vlaky, u nichž nebylo dodrženo plánované řazení vlaku již na příjezdu ze sousedního státu. Za nízké plnění tohoto ukazatele může dopravce dostat pokuty.
- Důležitým kritériem pro zachování síťovosti systému dálkové dopravy je dodržování důležitých přípojných vazeb. Na základě smlouvy jsou vymezeny přestupní vazby, jejichž sledování Ministerstvo dopravy pokládá za důležité (např. oboustranný přestup mezi rychlíky linek R 21 Praha – Tanvald a R 22 Kolín – Rumburk v Mladé Boleslavi, nebo přestupní vazba v železniční stanici Číčenice, kde zastavují rychlíky pro blízkost města Vodňany, od rychlíků linky R 11 na osobní vlaky ve směru do města Vodňany). Za přípojnou vazbou se pro účely sledování zásadně považuje pouze přípoj do 20 minut.

Sledování jednotlivých případů se zaměřuje zejména na následující okruhy:

- *Neuskutečnění spoje*: V případě neuskutečnění spoje z viny dopravce může kromě neuhrazení části ztráty, která na provoz vlaku lineárně připadá, objednavatel požadovat sankci až do výše 25 procent násobků neuskutečněného výkonu vlakových spojů.
- *Zpoždění jednotlivých vlaků*: Spoj se považuje za zpožděný při zpoždění vlaku ve výši poloviny intervalu mezi vlaky stejné linky a vyšším, nebo při odjezdu vlaku ze stanice/zastávky určené jízdním řádem pro pravidelný nástup/výstup cestujících před pravidelným odjezdem podle jízdního řádu. Ve smlouvě jsou stanoveny sankce při uvedených typech zpoždění, odstupňovány podle zpoždění v hodnotě 30-59 minut a nad 60 minut. Obdobný důsledek má přeplněnost vlaku, kdy při odjezdu vlaku ze stanice/zastávky nenastoupili všichni cestující, kteří chtěli, ale z důvodu přeplněnosti příslušného vlaku jej nemohli použít.
- *Kontrola kvality vozidlového parku*: Při kontrole kvality poskytovaných služeb je kontrolována zejména čistota interiéru nasazených drážních vozidel, tj. zda nejsou znečištěná sedadla a podlaha železničních vozidel a zda nejsou znečištěny toalety a umývárny. Na toaletách je také kontrolován stav hygienických prostředků a tekoucí voda. Dále se provádí kontrola teploty interiéru, kontrola poskytnutí vlakových průvodců, pokud jsou smlouvami požadovány a kontrola, zda jsou cestujícím poskytovány informace pomocí akustického informačního systému. Současně s uvedenými činnostmi se provádí kontrola označení spoje informacemi o výchozí a cílové stanici, kontrola turnusových náležitostí, kontrola výstrahy blokování dveří, atd. V případě, že jsou při kontrole zjištěny nedostatky, jsou zaznamenány do kontrolního protokolu a následně je za porušení příslušného ustanovení smlouvy požadována odpovídající sankce.

V zásadě jsou sledovány ukazatele, které Ministerstvo dopravy pokládá za klíčové. V rámci nabídkových řízení předpokládá zejména zjednodušení sjednaných způsobů kontroly kvality, jejichž vykazování je vlivem snahy o zcela přesný způsob rozdělení případného zavinění podle názoru Ministerstva dopravy neúměrně vysokou zátěží pro všechny zúčastněné strany. Ministerstvo dopravy je i nadále přepraveno k určitým úlevám ze sledování kvalitativních ukazatelů v případě, že dochází k situaci, kterou dopravce nemůže zcela žádným způsobem ovlivnit, ovšem způsob sledování musí být zjednodušen v zájmu vyšší transparentnosti dosahovaných ukazatelů. Zároveň však nelze dlouhodobě očekávat toleranci zpoždění v podobě 10 minut jako v současnosti, neboť zejména v případě vlivu na regionální dopravu je tato hodnota nepřijatelná a bude postupně přecházeno k toleranci 5 minut.

3.4 Dopad pandemické krize nemoci covid-19

Pandemická krize způsobená šířením nemoci covid-19 se v České republice naplno projevila od března roku 2020. Z pohledu veřejné dopravy a zejména dálkové železniční dopravy se projevily, a v době přípravy tohoto plánu doposud projevují, výkyvy poptávky cestujících, které byly v určitých obdobích

tak výrazné, že dopravci ve spolupráci s objednateli přistoupili k přechodné razantní redukci nabízených služeb. Tato opatření přinesla propad tržeb a nárůst nákladů a vzniklé dopady se podařilo s podporou veřejných financí pokrýt jen zčásti.

Druhým vlivem této krizové situace je změna struktury poptávky a chování občanů i zahraničních cestujících jako do určité míry nepřímý vliv. S ohledem na stále aktuální hrozbu onemocnění spojenou s dynamickým vývojem nelze jednoznačně určit časovou stálost nově nastavených trendů. Minulé období bylo spojeno s jevy, které znamenaly odliv cestujících z veřejné dopravy, jako například přesun cestujících do IAD, zvýšení podílu práce z domova, omezení mezinárodního cestování (vyjížděky i dojížděky včetně úbytku zahraničních návštěvníků a jejich vnitrostátních cest v rámci pobytu na území ČR). Mezi dílčí pozitiva patřil v letní sezóně 2020 a částečně 2021 vyšší zájem o tuzemské rekreační pobyty, které byly spojeny s využitím vnitrostátních služeb veřejné dopravy při cestách za rekreací. Je zřejmé, že dopady krize a s ní přímo spojené jevy s časem pominou. Jiné změny již však budou nevratné, jako například vyšší podíl práce z domova, která odstraní nutnost denní dojížděky za prací.

Z pohledu tohoto Plánu dopravní obslužnosti nebyly záměrně vlivy pandemické krize zapracovány do části provozní koncepce linek dálkové dopravy. V řadě případů, zejména při vyhodnocení přepravní poptávky, jsou uváděny údaje z období před krizí, tj. z let 2019 a starších. Tento přístup plyne ze skutečnosti, že vliv pandemické krize na oblast veřejné dopravy je dočasný a v horizontu několika let odezní. Druhým důvodem je nemožnost predikovat budoucí vývoj nových trendů, pro jejich vyhodnocení není dostatek dat a samotná krize má doposud zásadní vliv nejen na dění ve veřejné dopravě.

3.4.1 Změna dopravního chování obyvatel

Data v této části vycházejí ze statistického sledování Ministerstva dopravy a byla zpracována v průběhu podzimu roku 2021.

V roce 2020 došlo v souvislosti s pandemií covidu-19 k výraznému snížení mobility osob a v důsledku toho i ke snížení přepravního objemu i přepravních výkonů ve veřejné osobní dopravě. Celkový přepravní výkon v osobní dopravě meziročně poklesl v roce 2020 o cca 32 %, přepravní objem pak o 25 %.

Tab. 42: Vývoj osobní dopravy

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Přeprava cestujících celkem (mil.)	4 855,5	4 960,9	5 024,2	5 211,5	5 404,2	4 119,3
Železniční doprava	176,6	179,2	183,0	189,5	193,8	129,5
Autobusová doprava	350,9	332,8	329,7	340,2	354,7	233,7
Letecká doprava	5,4	6,0	6,7	7,2	6,9	1,1
Vnitrozemská vodní doprava ¹⁾	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9	0,6
Městská hromadná doprava ³⁾	2 146,3	2 168,8	2 135,2	2 184,1	2 231,2	1 559,1
Veřejná doprava celkem	2 680,1	2 687,6	2 655,4	2 721,9	2 787,6	1 924,0
Individuální automobilová přeprava osob ²⁾	2 175,4	2 273,3	2 368,8	2 489,6	2 616,6	2 195,3
Přepravní výkon celkem (mil. oskm)	113 813,6	118 957,4	124 165,1	129 967,2	132 995,8	90 600,0
Železniční doprava	8 298,1	8 843,4	9 497,6	10 286,0	10 930,6	6 665,1
Autobusová doprava	9 995,9	10 257,1	11 177,8	10 950,4	10 547,0	5 444,0
Letecká doprava	9 701,0	10 202,6	11 326,1	12 841,3	11 804,2	1 864,9
Vnitrozemská vodní doprava ¹⁾	13,5	12,2	12,5	12,4	14,8	11,0
Městská hromadná doprava ³⁾	16 100,0	17 387,1	17 824,2	17 906,1	18 520,2	7 679,0
Veřejná doprava celkem	44 108,6	46 702,4	49 838,1	51 996,2	51 816,8	21 664,0
Individuální automobilová přeprava osob ²⁾	69 705,0	72 255,0	74 327,0	77 971,0	81 179,0	68 936,0

1) Jedná se převážně o rekreační přepravu osob

2) Jedná se o odborný odhad

3) V roce 2018 došlo ke změně metodiky a časová řada od r. 2015 byla zpětně přepočítána

V železniční dopravě činil meziroční pokles za rok 2020 více než 30 % u počtu přepravených osob a cca 40 % u osobokilometrů, data za 2. a 4. čtvrtletí pak ukazují ještě výraznější pokles, v tomto období klesl počet přepravených osob zhruba na polovinu a u přepravních výkonů v osobokilometrech byl pokles dokonce 60 %. Do roku 2019 přepravní výkony v osobní železniční dopravě rostly 10 let po sobě a v roce 2019 byly nejvyšší od roku 1993.

Co se týče vlakových km v osobní dopravě, došlo v roce 2020 meziročně pouze k 3 % poklesu a za 1. pololetí roku 2021 poklesly ve srovnání s rokem 2019 vlakové km u osobních vlaků o 4,3 %. Ani u přepravených hrubých tkm v osobní dopravě nenastal žádný dramatický pokles. Meziročně tato hodnota poklesla v roce 2020 o cca 10 % a v roce 2021 v porovnání s rokem 2019 o zhruba 15 %. Nedošlo tedy k významné redukci vlaků ani jejich délky.

Tab. 43: Měsíční přehled o osobní přepravě po železnici – rok 2020

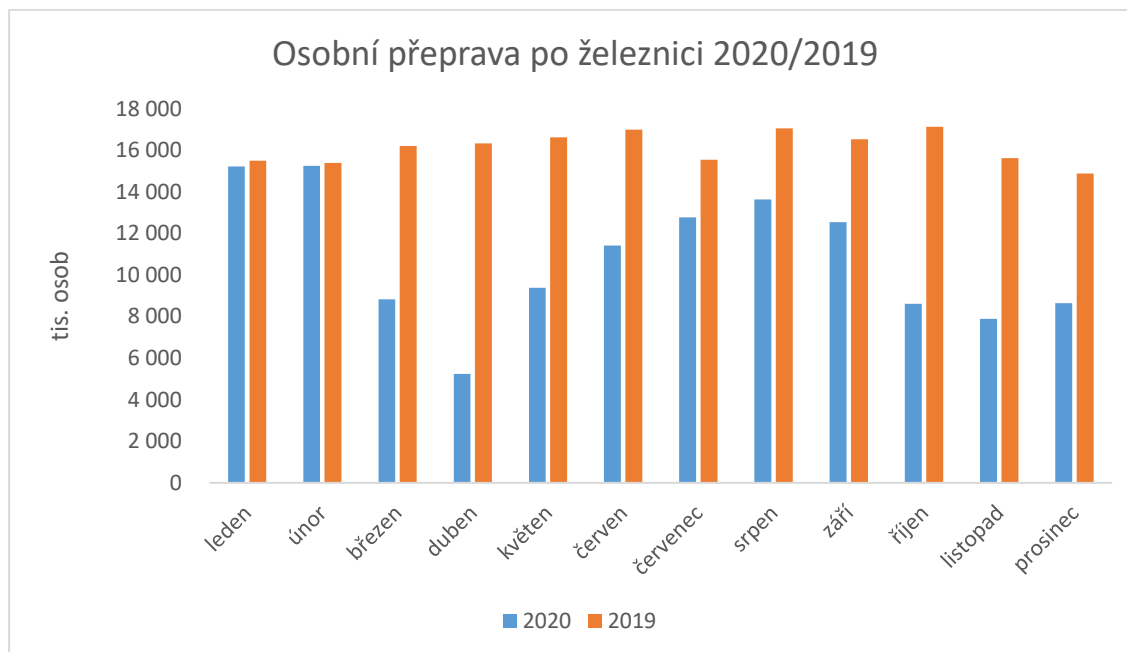
Přeprava cestujících celkem	leden	únor	březen	duben	květen	červen	
tis.osob	15 223	15 249	8 824	5 249	9 379	11 417	
mil.oskm	858	818	446	199	380	568	
	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	Od počátku roku
tis.osob	12 770	13 640	12 542	8 614	7 893	8 653	129 453
mil.oskm	775	827	630	400	340	424	6 665

Tab. 44: Měsíční přehled o osobní přepravě po železnici – rok 2019

Přeprava cestujících celkem	leden	únor	březen	duben	květen	červen	
tis.osob	15 499	15 397	16 208	16 337	16 621	17 002	
mil.oskm	767	756	848	893	942	1 030	
	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	Od počátku roku
tis.osob	15 544	17 062	16 531	17 133	15 617	14 890	193 842
mil.oskm	976	1 035	939	979	881	885	10 931

Tab. 45: Porovnání 2020/2019 (v %)

Přeprava cestujících celkem	leden	únor	březen	duben	květen	červen	
počet přepravených osob	98,2	99,0	54,4	32,1	56,4	67,1	
přepravní výkon (oskm)	111,8	108,1	52,6	22,3	40,4	55,2	
	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	Od počátku roku
počet přepravených osob	82,2	79,9	75,9	50,3	50,5	58,1	66,8
přepravní výkon (oskm)	79,5	79,9	67,1	40,9	38,6	47,9	61,0

Obr. 10: Osobní přeprava po železnici 2020/2019


V roce 2021 pokračoval v ČR do 11. dubna 2021 nouzový stav, a tak se zejména v 1. čtvrtletí roku zhoršená epidemiologická situace opět projevovala na mobilitě osob. Veřejná doprava byla na úrovni 2. čtvrtletí roku 2020. Přeprava osob v železniční dopravě v lednu – dubnu 2021 byla zhruba na polovině hodnot roku 2019, přepravní výkony poklesly ještě více.

Tab. 46: Měsíční přehled o osobní přepravě po železnici – rok 2021

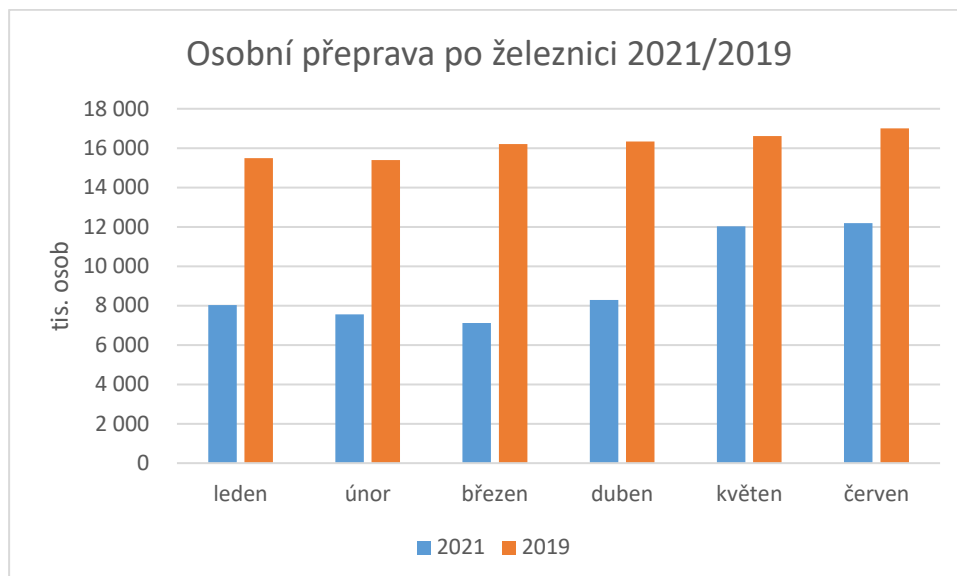
Přeprava cestujících celkem	leden	únor	březen	duben	květen	červen
tis.osob	8 031	7 562	7 122	8 289	12 031	12 191
mil.oskm	375	333	260	348	514	626

Tab. 47: Porovnání 2021/2019 (v %)

Přeprava cestujících celkem	leden	únor	březen	duben	květen	červen
tis.osob	51,8	49,1	43,9	50,7	72,4	71,7
mil.oskm	48,9	44,1	30,7	39,0	54,6	60,8

Pozn. Data za rok 2021 jsou předběžná

Obr. 11: Osobní přeprava po železnici 2020/2019



3.4.2 Financování dopravní obslužnosti

V oblasti zajišťování dopravní obslužnosti je vliv pandemie v principu dvojího druhu:

- *Přímý vliv pandemie*, kdy ať už bezprostředně rozhodnutím orgánů veřejné správy (uzavření státních hranic, zákaz mezinárodní dopravy), nebo druhotně (zákaz shromažďování, uzavření škol, podpora práce z domova) došlo buďto ke znemožnění pohybu osob, nebo cesta ztratila v době pandemie svůj původní cíl. Většina objednatelů prováděla operativní opatření na přizpůsobení nabídky nové přepravní situaci. V dálkové železniční dopravě objednávané Ministerstvem dopravy byl například zrušen po dobu vrcholící pandemie provoz prakticky celé expresní vrstvy dálkových vlaků a intervaly provozu rychlíkové dopravy byly často zdvojnásobeny, namísto intervalu 60 minut jezdily vlaky v základním intervalu 120 minut.
- *Nepřímý vliv* pandemie, kdy opatření byla již zrušena, ale přesto počet cestujících stále nedosáhl hodnot, které byly běžné v době před započítáním pandemické krize. Očekává se, že i tento nepřímý vliv měl nebo má přechodný charakter, a že dopravní chování obyvatelstva nezmění pandemie dlouhodobě, určité signály naznačují, že pozitivní vývoj veřejné dopravy, který jsme zaznamenávali v letech před započítáním pandemie, by se mohl obnovit.

Financování dopravní obslužnosti na úrovni státu, krajů a měst probíhá i nadále na základě smluv, které byly obvykle uzavřeny před započítáním pandemie. Pokud jsou smlouvy uzavřeny v režimu brutto, pak riziko poklesu výnosů je na objednatelích, kteří již velmi výrazně museli navýšit kompenzace z důvodu poklesu výnosů. Pokud jsou smlouvy charakteru netto, a výnosové riziko je na straně dopravců, pak nese břímě nastalé situace dopravce. Z konzultací s Evropskou komisí, konkrétně zástupci DG COMP v listopadu 2020 vyplynulo, že takové smlouvy nelze ex-post měnit na smlouvy se smíšeným výnosovým rizikem a případné dodatečné platby pokrývající škodu z ušlých výnosů nelze u čistě netto smluv považovat za protiplnění za závazky veřejné služby podle nařízení (EU) č. 1370/2007. Proto bylo na úrovni MD provedeno oznámení veřejné podpory týkající se náhrady škody u netto smluv v nadregionální železniční dopravě. Podobný režim podpor byl realizován také v případě komerční dálkové železniční dopravy, přičemž v obou podprogramech (závazková i komerční doprava) bylo pro náhrady škody rozpočtováno celkem 800 mil. Kč.

Protože v některých případech dosud výnosy nedosáhly situace před započítáním pandemie, existuje potenciální riziko v případě šetření veřejnými prostředky v budoucnu. Jde o to, že v případě redukce výdajů na dopravní obslužnost bude nutné škrtnout určité spoje na linkách nebo dokonce celé linky. To však nelze obecně prohlásit za vhodný způsob řešení vzniklé situace. Může v řadě případů nastat situace, kdy pokles využívání těchto služeb bude větší, než by odpovídalo potenciálnímu snížení počtu spojů. Takové situace jsme byli svědky v minulosti například na Slovensku, v Polsku a zčásti i v České

republiky, kdy šetření vyvolalo spirálu snižování počtu spojů vedoucí k dalšímu snížení atraktivity veřejné dopravy, až v konečném důsledku přestala veřejná doprava kvalitně plnit svou přepravní funkci v dopravní soustavě státu. Takové opatření by se také negativně promítlo do plnění cílů v oblasti emisí a energetických úspor, protože v dopravě je veřejná osobní doprava, a zejména pak ta kolejová v elektrické trakci, tím neúčinnějším způsobem přepravy. Proto nelze pokládat snižování dopravní obslužnosti jako univerzální í způsob řešení vzniklé situace.

V případě nepřímých vlivů je nutné se zmínit o vnitřním dluhu v systému, který způsobil, byť dočasný, ale stále trvající pokles přepravených osob (viz níže). Tento vliv se projevil odlišně v případě otevřeného trhu, státní objednávky a u objednávky samosprávy:

- V případě otevřeného trhu jsou reakce nejrůznější – od využívání starších vozidel pořízených v zahraničí, přes různé způsoby financování moderního vozidlového parku, které nebylo ve všech případech bez průvodních obtíží. Navenek se projevuje určitými změnami v nabídce, které se operativně pokoušejí vyhledávat volná místa na trhu a přizpůsobovat jim okamžitou nabídku, což může být vnímáno jak pozitivně (přizpůsobení nabídky poptávce), tak i částečně negativně (časté změny přípojových návazností, překvapivá nabídka, na kterou klienti veřejné dopravy nejsou zvyklí, přitom zákazníci veřejné dopravy obecně vykazují velkou míru konzervativnosti).
- V případě státní objednávky se osobní doprava objednává v režimu tzv. netto smluv, což znamená, že o riziko z nenaplnění příjmů z jízdného je na straně dopravce. Tím vznikl dluh zejména na straně dopravců. Dlouhodobě ovšem tento vnitřní dluh stejně skončí na straně objednatele, neboť po vypršení platnosti původních smluv se nové smlouvy uzavírají za podmínek trhu a tak zohledňují skutečnou tržní situaci a skutečnou tržní výši výnosů.
- V případě objednávky samosprávy jsou uzavírány jak netto, tak (v převažujícím případě) brutto smlouvy, což znamená, že pokles příjmů z jízdného mělo dopady na rozpočty samosprávy. V důsledku toho bude samospráva nucena buď mírně omezit rozsah objednávky⁴¹, nebo shromáždit více veřejných prostředků. Ve většině případů bude mít tento propad spíše vliv na obnovu vozidlového parku, což ale bude mít vliv na kvalitu a atraktivitu poskytovaných služeb.

Obecně lze uvést, že jak u státní objednávky, tak u objednávky krajů, dochází ke kumulaci čtyř z pohledu ekonomické rovnováhy nepříznivých faktorů, které vyžadují citlivý přístup ze strany veřejných orgánů:

- 1) *Vozidlový park*. I když se mnohé učinilo, stále nebyl plně překonán dluh z minula, který se týkal (a zčásti stále týká) zastaralosti vozidel a dalších investičních prostředků, potřebných k provozování kvalitní veřejné dopravy, zejména na železnici, kde vozidla mají vyšší cenu (desítky mil. Kč) i ekonomickou životnost (cca 30 let). Například ve státní objednávce byla řada linek obnovena, ale stále přetrvává několik linek, na kterých jsou nasazována stará vozidla vyrobená v NDR a Maďarsku v 60 až 80. letech 20. století.
- 2) *Jednorázové investiční dotace*. Pokud se problém ad 1) řešil, v řadě případů k jeho řešení přistoupilo formou jednorázových dotací. Ty však obnovu parku nenastartovaly, neboť byly jednorázové, po dožití z dotace zakoupených vozidel je dopravce v obdobné situaci jako před provedením investice. Z koncepčního pohledu je vhodnější, pokud investice jsou pořizovány z řádně financovaných závazků veřejné služby – konkrétně pokud odpisy a finanční náklady jsou zahrnuty do závazků, vytvářejí udržitelné financování střednědobých investic. To však dosud není případ všech závazků veřejné služby. V určitých vymezených případech může být poskytnutí investiční dotace účelné, pokud se jedná o kvalitativní skok v oblasti vozidlového parku, který neúměrně zatěžuje veřejné rozpočty. Takovým příkladem může být přechod od nezávislých vozidel dieselové trakce na vozidla s alternativními pohony, který se předpokládá podpořit v rámci tzv. modernizačního fondu v gesci Ministerstva životního prostředí.

⁴¹ Například Středočeský kraj oznámil záměr zrušit objednávku železniční dopravy na vybraných úsecích místních tratí Středočeského kraje, avšak dle vyjádření toto opatření souvisí s optimalizací objednávky a není dááno do souvislosti s koronavirovými propady krajského rozpočtu.

- 3) *Vývoj infrastruktury.* Poměrně náročné investiční infrastrukturní plány zejména na železnici způsobí objektivně zvýšení ceny vozidlového parku. To se týká jak systémů zabezpečení ETCS, tak přípravy vozidel na připravované tratě rychlých spojení. Všechny tyto projekty mají racionální jádro, ale současná vozidla nemohou bez nákladných úprav po modernizované infrastruktuře jezdit. Stejný dopad mají čistá vozidla v oblasti silniční dopravy.
- 4) *Pandemie.* K tomu přistupuje současná pandemická situace, která se projevuje kolísáním výnosové strany ekonomické bilance veřejné dopravy.

Kumulace těchto faktorů vede k tomu, že následující léta budou pro veřejnou dopravu finančně náročná a bude potřebné zajistit odpovídající finanční krytí, aby nedocházelo k sestupné spirále rušení služeb a snižování efektivity veřejné dopravy.

4 Monitoring a vize pro následující plánovací období

Hlavním smyslem této kapitoly je návrh konkrétních opatření, která budou po dobu plánovacího období realizována v rámci monitoringu a následné evaluace navrženého způsobu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy. Hlavní okruhy jsou následující:

1. Zpětnou vazbou pro vyhodnocení úspěšnosti systému celostátní dopravy budou především pravidelné informace o úsekových frekvenčních průzkumech ve vlacích zahrnutých do objednávky státu. Zároveň budou sledovány údaje o matici přepravních vztahů v železniční osobní dopravě vycházející z počtu vydaných směrových jízdních dokladů akciovou společností České dráhy. Stávající poskytování dat dopravce v rámci přímého zadání bude pokračovat minimálně ve stávajícím rozsahu i v případě dopravců, kteří budou provozovat dopravní služby na základě nabídkových řízení. Zároveň bude Ministerstvo dopravy sledovat vývoj v oblasti zjišťování přepravních dat i mimo oblast působnosti jednotlivých dopravců, například využitím dat z nově zavedeného Systému jednotného tarifu.
2. V oblasti vyhodnocování počtu přepravených cestujících bude kladen významný důraz na monitoring stávajících zastavení jednotlivých linek dálkové dopravy. V případě kontinuálně nízkých hodnot, které nebudou v souladu s očekáváním objednatele, budou navrženy úpravy zastavovací strategie. Naopak bude v odůvodněných případech zvažována možnost rozšíření počtu zastavovacích míst, avšak za předpokladu očekávaných relevantních přepravních výsledků.
3. V případě sledování vývoje kvalitativních ukazatelů bude pokračovat stávající vyhodnocování výkazů vztahujících se k jednotlivým linkám (zpoždění, turnusové náležitosti) a konstruovaným přestupním vazbám. Důležitou činností budou rovněž kontroly kvality poskytovaných služeb realizované přímo ve vlacích celostátní dopravy. Cílem objednatele je zintenzivnit tuto činnost.
4. V oblasti ekonomiky se předpokládají určité úpravy reportingu, které na jedné straně umožní lepší sledování jednotlivých ekonomických ukazatelů, a na druhé straně budou akceptovat odlišný přístup objednatele k provozním souborům, vysoutěženým na základě transparentního nabídkového řízení.
5. Tento dokument obsahuje určité základní informace o představách objednatele dálkové dopravy v oblasti rozvoje infrastruktury. Zvláště v případech, kdy bude patrná úspora nákladů, či dosažení výrazně lepšího provozního konceptu, je třeba kvalitně provázat plánování dopravy s infrastrukturním plánováním. Objednatel dálkové dopravy si uvědomuje, že je potřebné koncepty provozních souborů pro jednotlivá nabídková řízení předkládat s odpovídajícím předstihem Správě železnic k posouzení možností úpravy infrastruktury, aby bylo z jejich strany možné pružně reagovat na případy, kdy infrastrukturní investice či zintenzivnění údržby může přispět ke kvalitnějšímu dopravnímu řešení.

Zpracování navazujícího dokumentu se předpokládá pro následující období od jízdního řádu pro období platnosti 2026/2027.

Samostatnou přílohu tohoto dokumentu tvoří následující indikativní části, které se věnují koncepčním otázkám rozvoje v oblasti dopravní obslužnosti dálkovou železniční dopravou v podmínkách České republiky.

- Příloha 1 – Plánování dopravní obslužnosti dálkovou železniční dopravou v případě zavedení tzv. „koncesního modelu“
- Příloha 2 – Výhled dálkové železniční dopravy v systému rychlých spojení

5 Reakce na připomínky dotčených subjektů

Jihočeský kraj			
Č.	Kapitola/ část	Připomínka	Vypořádání
1.	2 3 7	Jihočeský kraj doporučuje rozšířit nabídku spojení na lince Ex7 v úseku České Budějovice - Český Krumlov alespoň jedním párem spojů navíc v ranních hodinách z Českého Krumlova a v odpoledních/ večerních hodinách (liché časy) z Českých Budějovic z důvodu zlepšení spojení Český Krumlov - Praha zejména pro občany Českého Krumlova	Neakceptováno. Naznačené rozšíření nabídky vyvolává z technologického pohledu nutnost nocování soupravy v Českém Krumlově nebo Kájově, kde tyto stanice nedisponují dostatečným zázemím. Alternativně by to vyžadovalo vedení soupravových vlaků nebo vlaků v objednavce MD s téměř nulovým potenciálem tržeb. Podmínky na trati č. 194 vyžadují nasazení vozidla nezávislé trakce a neumožňují vedení dlouhých souprav. S ohledem na výhledový záměr modernizace vozidlového parku nelze zaručit zachování takového spojení v dlouhodobém výhledu. Takový stav neopravňuje požadavky na úpravy infrastruktury, např. zřízení předtápěcích stojanů. Ani z pohledu přepravního neodůvodňuje očekávaná poptávka vedení takových spojů a MD upřednostňuje systémové přestupní propojení dálkové a regionální dopravy v Českých Budějovicích.
2.	2 3 7	Jihočeský kraj nadále podporuje na lince Ex7 zastavení na trati 220 pouze v Táboře a Českých Budějovicích, nepodporuje zastavování ve Veselí nad Lužnicí	Souhlasíme , uvedené stanovisko je v souladu s koncepcí MD.
3.	2 3 7	Jihočeský kraj v plánovacím období 2022 - 2026 předpokládá úpravu VLD v Kaplici a zajištění přípojů na vlaky na trati 196, podporujeme zastavování ve Velešíně, kde spolu s vlaky zvažované linky S3 tvoří společný produkt ve špičkovém hodinovém intervalu	Souhlasíme , uvedené stanovisko je v souladu s koncepcí MD.
4.	2 3 7	Jihočeský kraj potřebuje v dostatečném předstihu znát předpokládané změny na lince Ex 7 na "čistý" 240 minutový interval z důvodu nutnosti úpravy regionální dopravy na tratích 195 a 196 a zároveň chce být informován o přechodu na 120 minutový interval, popsany v části 2027+	Vysvětleno. Záměr sjednocení taktu 240 minut linky Ex7 na trati č. 196 je předmětem jednání při přípravě provozního konceptu pro smluvní zadání od prosince roku 2023. Jednání s dopravcem ani s rakouskou stranou však doposud nebylo uzavřeno. Takt 120 minut v tomto úseku linky Ex7 je podmíněn změnou okrajových podmínek linky z pohledu konstrukce i poptávky cestujících. MD jeho zavedení v průběhu plnění nové smlouvy nepreferuje.
5.	2 3 7	JČK podporuje rozšíření linky Ex 7 v letním období v celé délce tratě 194, případně 197 do Volar/Nového Údolí z důvodu návozu rekreatantů bez přestupu ze vzdálenějších lokalit, alespoň 2 nebo 3 páry vlaků	Neakceptováno. Nejen s ohledem na technologické obtíže spojené s vedením soupravy vlaku dálkové dopravy MD nepředpokládá zavést sezónní nesystémové spoje za pokrytím rekreační poptávky v této relaci.
6.	2 5 1	V případě rozlomení linek na R11 a R31 požadujeme zajistit systémové přestupní	Akceptováno. Tento požadavek je v souladu s koncepcí MD. Text na straně 62 pro jednoznačnost doplněn.

		vazby v Českých Budějovicích vč. čekacích dob	
7.	2 5 1	JČK nepředpokládá spolufinancování na vedení R31 do Vídně v úseku České Budějovice - České Velenice z důvodu dostatečné obsluhy území regionální dopravou a rizikem negativního vlivu na organizaci a stabilitu regionální dopravy na trati č. 199. Osobní doprava je na trati 199 dlouhodobě stabilizovaná a objednatel zvažuje rozšíření na půlhodinový interval ve špičkách pracovních dní příměstskými vlaky v relaci České Budějovice - Borovany. Z tohoto důvodu nedoporučujeme vedení dálkových vlaků Plzeň - Vídeň, vhodnější je z pohledu Jihočeského kraje prodloužení linky R17 z Českých Velenic do Vídně	Vysvětleno. Popsaná příležitost uvádí možnost rozvoje nabídky spojení linkou R31. Zmíněná spolupráce s JČK nutně neznámá jen podíl kraje na nákladech objednávky, ale zahrnuje rovněž možnou koordinaci potřeb dálkové a regionální dopravy tak, aby případné změny proběhly v souladu s potřebami dálkové i regionální dopravní obslužnosti. Záměrně proto není uvedena podoba případného rozvoje linky R31 tímto směrem. Stanovisko JČK vnímáme.
8.	2 5 1	doporučujeme zvýšit kapacitu soupravy pro přepravu jízdních kol	Vysvětleno. Oblast jižních Čech je specifická velkou atraktivitou pro rekreační cyklistiku a s tím spojenou poptávkou po přepravě jízdních kol ve veřejné dopravě. V případě linky R17 jsou řazeny vozy s místy pro přepravu jízdních kol. Základní kapacita je 20 míst pro jízdní kola ve vlakové soupravě a je dále posilována. Také v následujícím období bude MD podporovat takový přístup, který zajistí dostatečnou kapacitu pro přepravu jízdních kol. Zároveň je však nezbytné zohlednit vyváženost tohoto požadavku s ohledem na sezónnost této poptávky a netto charakter smluvního vztahu, kdy objednatel stanovuje základní standard a další postup je kompetenci dopravce na základě jeho obchodních rozhodnutí.
9.	2 5 1	JČK doporučuje nasazení více modernizovaných vozů na linku R11 i v úseku Brno - České Budějovice v rámci plánovacího období	Akceptováno. Převod vhodnějších vozů z jiných linek a vyřazení nevyhovujících vozů z linky R11 je součástí smluvního závazku současné smlouvy s dopravcem a požadavek na zvýšení komfortu cestujících bude uplatněn i v navazujícím smluvním vztahu. Text na straně 62 upraven.
10.	2 5 6	V případě obsluhy ramene České Velenice - Veselí nad Lužnicí linkou R17 doporučujeme vlaky více systematizovat, například vytvořením pravidelného 240 minutového intervalu z důvodu lepšího plánování regionální dopravy. Po elektrizaci tratě by byly vlaky linky R doplněny Sp vlaky na celotýdenní dvouhodinový interval rychlé vrstvy regionální dopravy, v současné době je konstrukce regionální dopravy obtížnější z důvodu vedení vlaků linky R17 nerovnoměrně v časech nejsilnější přepravní poptávky	Vysvětleno. Vnímáme tento požadavek JČK a ztotožňujeme se s ním. Současná podoba provozního konceptu je předurčena využitím hnacího vozidla nezávislé trakce. Modernizace a elektrizace dráhy tuto podmínku odstraní. Tyto skutečnosti jsou v PDO uvedeny. Případné změny budou projednány také s JČK za účelem vzájemné koordinace.
11.	2 5 6	doporučujeme zvýšit kapacitu soupravy pro přepravu jízdních kol	Vysvětleno. Oblast jižních Čech je specifická velkou atraktivitou pro rekreační cyklistiku a s tím spojenou poptávkou po přepravě jízdních kol ve veřejné dopravě. V případě linky R17 jsou

			řazeny vozy s místy pro přepravu jízdních kol. Základní kapacita je 17 míst pro jízdní kola ve vlakové soupravě. Také v následujícím období bude MD podporovat takový přístup, který zajistí dostatečnou kapacitu pro přepravu jízdních kol. Zároveň je však nezbytné zohlednit vyváženost tohoto požadavku s ohledem na sezónnost této poptávky a netto charakter smluvního vztahu, kdy objednatel stanovuje základní standard a další postup je kompetenci dopravce na základě jeho obchodních rozhodnutí.
12.	2 5 6	bylo prověřováno prodloužení linky R17 do Gmündu, NÖ?	Vysvětleno. Ano, probíhají jednání se zástupci rakouské strany na možnostech rozvoje mezinárodního spojení prostřednictvím linky R17. Doposud však nedospěly k závazným záměrům, které by bylo s jistotou možné uvést v tomto PDO. Je však velmi pravděpodobné, že jednání budou dokončena velmi brzy a bude zavedeno průběžné vedení vlaků Praha – Třeboň – Wien.
13.	2 5 6	JIKORD/JČK je velice spokojen s aktuálně probíhající změnou vozového parku na lince R17, což bylo v minulosti ze strany JČK připomínkováno	Děkujeme za vyjádření.
14.	2 5 6	JČK doporučuje vést vlaky 709/724 i v neděli a státní svátky, 720/717 denně (na místo pracovních dní) z důvodu zajištění systémových vazeb ve Veselí nad Lužnicí zejména ve směru na Jindřichův Hradec (zajištění přípojů Os vlaky) a 737 až do Českých Budějovic z důvodu zajištění večerního spojení ze vzdálenějších destinací či kulturních událostí v Praze	Vysvětleno. Vnímáme tento požadavek JČK. V průběhu plánovacího období dojde k dokončení klíčových staveb modernizace dráhy a uzavření nového smluvního vztahu s dopravcem. Tento milník je příležitostí k posouzení navrhované změny. Celodenní takt 60 minut je součástí cílového stavu v horizontu 2027+ (viz text příslušné části PDO na straně 77).
15.	2 5 15	Jihočeský kraj považuje linku R26 za klíčovou v zajištění meziregionální dopravní obslužnosti mezi sídly v Jihočeském a Středočeském kraji. Z tohoto důvodu navrhujeme úpravu v nejbližším období na celotýdenní dvouhodinový interval (mimo večerního odjezdu z Českých Budějovic v neděli). V případě zavedení celotýdenního dvouhodinového intervalu je JIKORD připraven jednat s IDSK o úpravě jízdního řádu na trati 203 a vytvoření pravidelných systémových vazeb v Březnici, tak jak to fungovalo při plnohodnotném dvouhodinovém intervalu v době zavedení linky R26. Stejně tak bude zajištěna také návaznost od všech vlaků (mimo nedělního vlaku 1177 do Vodňan) v Číčenicích do Vodňan/Prachatic (ve směru od Písku) / Nového Údolí/Volar (ve směru od Českých Budějovic). Rovněž by mohlo také dojít k přesunutí Sp vlaků, vedených dnes z "lichého uzlu" v Českých Budějovicích do původní taktové polohy k S:00 mimo Os 8038 ve 21:07 z Českých Budějovic, kdy	Vysvětleno. Zavedení plného taktu 120 minut v horizontu dalšího plánovacího období v rámci nového smluvního vztahu na základě nabídkového řízení je také předpokladem MD. Zajištění přípojných vazeb v Březnici a Číčenicích přispěje k efektivitě provozního konceptu linky. Uvedené však nemůžeme přislíbit ihned s ohledem na limitované rozpočtové prostředky.

		JIKORD nepředpokládá vedení R26 v úseku ČB - Písek denně. JIKORD podporuje zastavení R26 na zastávce Písek zastávka. JIKORD také nesouhlasí s možností ukončení linky v Berouně, popř. Zdicích při stavebních pracích na trati 170/171.	
16.	TAB 37	zejména na linkách R17, R11 (vč. R31) doporučujeme vyšší kapacitu pro přepravu jízdních kol minimálně v letním období z hlediska vysokého turistického potenciálu Jihočeského kraje, což může eliminovat IAD v turistických destinacích. 1 WC / 100 lidí nepovažujeme za dostatečné v segmentu R - závislá trakce, dále vyšší počet nízkopodlažních vstupů u segmentu páteřních linek R, například R17 považujeme za regionální páteř užívanou i na krátké vzdálenosti v režimu příměstské dopravy na Táborsku	Neakceptováno. S odkazem na vypořádání připomínek č. 8 a 11 uvádíme, že parametry uvedené v tabulce 37 vymezují základní standard pro služby v dálkové dopravě na území ČR. Případné odchylky jsou řešeny samostatně v rámci přípravy smluvní dokumentace. Dopravce může na základě vlastního obchodního rozhodnutí nabídnout vyšší kapacitu pro přepravu jízdních kol, což je v případě jižních Čech s ohledem na silnou sezónní poptávku důvodné. Zároveň je však nezbytné zohlednit tu skutečnost, že prostory určené pro přepravu jízdních kol jsou využity nárazově a v omezeném počtu případů. Po zbytek roku nejsou využity. Pokud se týče množství dostupných WC v přepočtu na místa k sezení, tak uvedené hodnoty odpovídají běžnému standardu a zpřísnění by mohlo vést k omezení nabídky v procesu obnovy vozidlového parku.

Jihomoravský kraj			
Č.	Kapitola/část	Připomínka	Vypořádání
1.	1.2.1.	Domníváme se, že definici nemetropolitního regionu splňuje i region Břeclav-Hodonín (provázanost uvádí i další text dokumentu), navrhuje doplnit.	Vysvětleno. Uvedená kapitola zahrnuje základní popis osídlení ČR a míra detailu odpovídá potřebám plánování v měřítku dopravní obslužnosti dálkovou dopravou.
2.	1.3.1.	V popisu nejvýznamnějších meziregionálních přepravních proudů do brněnské metropolitní oblasti vedle Žďárska zmínit i stejně významné Třebíčsko.	Akceptováno. Text doplněn.
3.	1.6.1.	Domníváme se, že vzhledem k reálným přepravním proudům na linkách R9 a R19 ve špičkách prac. dnů ve směru z/do Brna by mělo být s obsluhou v taktu 60' uvažováno na lince R19 stejně jako na lince R9. V současném stavu je toto chybějící doplnění zajištěno spěšnými vlaky Brno - Česká Třebová, což však není dlouhodobě udržitelný stav. Model vložených vlaků R9 Brno - Havl. Brod s přestupem na vlaky z Jihlavy do Prahy lze stejně dobře aplikovat v České Třebové s přestupem na linku R18. Lze dodat, že ani zastavení linky Ex3 v taktu 120' v České Třebové (v nevýlukovém stavu) problém neřeší, neb tyto vlaky Ex3 a linka R19 jsou v Brně vedeny ve stejnou hodinu, vzájemně se tedy neprokládají.	Vysvětleno. Jedná se o navýšení rozsahu provozu vlaků. S ohledem na finanční možnosti státního rozpočtu není možné nyní požadavku vyhovět, současně je na lince R19 díky novým vozidlům uzavřena dlouhodobá smlouva na provoz vlaků do roku 2029 včetně. Požadavek na úpravu provozního konceptu tak v plánovacím období není reálný, protože představuje navýšení počtu souprav na lince. Reakce JMK: Nesouhlasíme a žádáme o třístranné jednání s Pardubickým krajem. Je možné hledat i formálně jiné cesty k zajištění požadovaného cíle. Dne 17. 3. 2022 proběhlo jednání se zástupci kraje Pardubického a Jihomoravského. MD

			<p>upozornilo na skutečnost, že srovnání linky R19 a R9 není přesné, protože v trase přes Havlíčkův Brod nejsou vedeny vlaky prvního přepravního segmentu. Časové polohy line R19 a Ex3, resp. jejich vzájemný proklad je dán okrajovými polohami těchto linek. Linka Ex3 je vázána odjezdem z Vídně, linka R19 je na základě požadavku regionálních objednatelů ve Svitavách. Současná zastavovací politika je dána snahou o optimalizaci frekvence cestujících ve vlacích linky Ex3. Vlaky linky Ex3 trpěly velkým přetěžováním dálkovými cestujícími Praha - Brno - Slovensko, proto v České Třebové zastavují vlaky rakouské větve, které jsou vedeny v příznivějších časových polohách z hlediska dálkové dopravy. Vysvětlení podané na společném jednání bylo akceptováno.</p>
4.	2.3.3.	<p>"Výjimku tvoří úsek Brno – Břeclav, kde jsou vlaky Ex3 využívány dílčím způsobem i v rychlé regionální dopravě s určitými nepříznivými dopady na přepravní komfort cestujících v dálkové dopravě, není to však pro provoz linky určující." Je na místě polemizovat, zda nad nepříznivými kapacitní dopady mísení se regionální a dálkové dopravy v úseku Brno-Břeclav v týdenních špičkách (v pátek a neděle odpoledne, pouze u vlaků na Slovensko) nepřevyšují ekonomicky pozitivní dopady úsekového vytížení jinak naddimenzované kapacity souprav Ex3 po celý zbytek týdne.</p>	<p>Neakceptováno. S ohledem na snahu poskytovat cestujícím stejné možnosti cestování po celé období provozu se nejeví rozdělení integrace podle období za vhodné. Navrhovaná změna by v provozu přinášela komplikace v oblasti pochopitelnosti platnosti jízdních dokladů v jednotlivých spojih. Nejedná se o systémové řešení.</p>
5.	2.3.3.	<p>"V souvislosti s odklony vlaků přes Vysočinu vznikl požadavek na zastavení vlaků linky i ve stanici Havlíčkův Brod, s ohledem na skutečnost, že se jedná o odklonovou trasu vlaků, kterou objednatel plánuje urychleně opustit." Chybí dokončení věty ve smyslu: "...tomuto požadavku nebylo vyhověno."</p>	<p>Akceptováno. Text doplněn (str. 35)</p>
6.	2.3.4.	<p>Zmínka o výrazném využití linky Ex4 denní úsekovou frekvencí na trati č. 330 vede přímo k podnětu na tarifní integraci jednotlivých IDS v příslušných tarifních úsecích.</p>	<p>Neakceptováno. Převažujícím charakterem linky Ex4 je mezinárodní a nadregionální doprava. Cestující v rámci IDS mají k dispozici jiné linky dálkové dopravy.</p>
7.	2.4.1.	<p>Neuvedeno zastavení linky R8 v Brno-Kr. Pole, kam linka zajíždí z kapacitních důvodů uzlu Brno pro obrat souprav, navrhujeme doplnit.</p>	<p>Akceptováno. Vedení linky R8 do stanice Brno - Královo Pole je vyvoláno technologickými potřebami, avšak není součástí dlouhodobě sledované koncepce. Text doplněn na straně 49.</p>
8.	2.4.1.	<p>Do zastavovací politiky linky R8 žádáme doplnit zastavení v Rousínově vybraných vlaků dopoledne ve směru do Brna a odpoledne ve směru z Brna (cca 3 páry vlaků) z důvodů: – průběžně se vzdalujících termínů modernizace tratě Brno-Přerov,</p>	<p>Neakceptováno. MD považuje počet zastavování vlaků linky R8 za hraniční (s ohledem na možnosti tratě Brno - Přerov). Obsluhu města Rousínov nemůže z pohledu předkladatele zajišťovat linka vytvářející hlavní moravsko-slezskou magistrálu, jakou je R8.</p>

		<p>– zhoršujícího se stavu silniční dopravy ve špičkách prac. dnů východně od Brna (kongesce na D1, častá zpoždění autobus. linek). V případě konstrukčních problémů žádáme o zvážení obdobného požadavku na lince R12.</p>	<p>Reakce JMK: Chybí reakce na případné zastavení vlaků linky R12, ev. i za cenu 50% příspěvku JMK - minimálně u vl. 916.</p> <p>Akceptováno, mezitím bylo řešeno paralelní korespondencí, vlak 916 může zastavit v Rousínově s ohledem na připravenost kraje podílet se na vedení vlaku obdobně jako v současné situaci 50% výše kompenzace.</p>
9.	2.4.1.	<p>Upozorňujeme na změnu provozního konceptu osobních vlaků v oblasti, které by od 12/2022 od Přerova v taktu 120' měly být v elektrické trakci prodlouženy z Nezamyslic do Vyškova na krátký obrat v L:00 (úsekový proklad s linkou R12).</p>	<p>Děkujeme za upozornění.</p>
10.	2.4.2.	<p>"Předpokládaný rozvoj provozního konceptu není podmíněn úpravami infrastruktury. Zároveň však platí, že modernizace současné dráhy přispěje ke zvýšení komfortu a spolehlivosti linky ..." Modernizace v úseku Havlíčkův Brod-Tišnov s dílčím zvýšením traťové rychlosti, zavedením a využitím V(130) umožní dosáhnout jízdní dobu pod 60 minut, což je podmínka nutná k optimálnímu odjezdu z Tišnova do Brna těsně před osobním vlakem regionální skupiny X:00, tedy k zavedení nového provozního konceptu. Ovšem vzhledem k postupné modernizaci tratě, kdy každý rok může být v toho času modernizovaném úseku zavedena pomalá jízda kolem pracovního místa, může být dosahování tohoto konceptu problematické. Nový koncept s požadovanou stabilitou lze předpokládat až od 12/2027, kdy dle interaktivní mapy Správy železnic má být dokončen poslední modernizovaný úsek Sázava - Přibyslav.</p>	<p>Vysvětleno. Konkrétní časová poloha vlaku linky R9 v úseku Tišnov - Brno bude závislá na konstrukčních možnostech s ohledem na plánované modernizace dopravní infrastruktury i vedení vlaků regionální dopravy. V Plánu dopravní obslužnosti je uveden cílový stav, vzhledem k tomu, že rozsah jednotlivých prací s ohledem na finanční možnosti Správy železnic není zcela jasný, není možné Plán dopravní obsluhy vypracovat do požadovaného detailu. Ministerstvo dopravy neplánuje porušit stávající dohody o vedení vlaků v předmětném úseku.</p>
11.	2.4.2.	<p>V dlouhodobém výhledu je vhodné zmínit obsluhu nové zastávky Velká Bíteš navržené v SP VRT Praha-Brno-Břeclav, kde se se zastavením linky R9 (nebo její obdoby) počítalo.</p>	<p>Neakceptováno. Provozní koncepty popsané v 2. kapitole PDO zpravidla zahrnují v dlouhodobém výhledu po roce 2027 popis situace bez vlivu výstavby VRT. Rozvoj spojený s výstavbou VRT bude spojen s řadou změn linkového vedení a tento časový horizont je v řadě případů výrazně přesahuje plánovací období tohoto PDO. S ohledem na přehlednost textu jsou skutečnosti spojené s rozvojem VRT popsány v samostatné Příloze č. 2.</p>
12.	2.5.1.	<p>Do zastavovací politiky doplnit zastávku Brno-Starý Lískovec po realizaci přestupního terminálu a přivedení návazné městské dopravy. Jde zejména o dostupnost univerzitního kampusu a fakultní nemocnice ze spádové oblasti Vysočiny. Se zastavením linky R11 uvažovaly dosavadní dokumentace modernizace a elektrizace trati.</p>	<p>Vysvětleno. Ministerstvo dopravy předpokládá obsluhu zastávky Brno-Starý Lískovec vlaky linky R11, ale až po dokončení všech modernizačních prací, jak bylo dohodnuto na jednáních ke stavbám.</p>

13.	2.5.2.	Viz připomínka č. 8. - žádost o doplnění zastavování v Rousínově.	Viz vypořádání připomínky č. 8.
14.	2.5.3.	"V Moravském Písku mohou cestující ve vlacích linky R13 z Olomouce přestoupit na regionální vlaky ve směru Bzenec." Žádáme o doplnění: "... a také přípoje autobusových linek IDS JMK ve směru na Veselí nad Moravou."	Akceptováno. Bude doplněno dle návrhu JMK.
15.	2.5.3.	"V úseku Břeclav – Brno je jedinou stanicí s významnější přestupní vazbou Zaječí, kde na rychlíky z Brna navazují osobní vlaky ve směru Mutěnice a Hodonín." Žádáme o doplnění, že v železničních stanicích Podivín, Zaječí a Šakvice jsou významné přestupní vazby na autobusové linky IDS JMK.	Akceptováno. Bude doplněno dle návrhu JMK.
16.	2.5.3.	"Po dobu ekonomické životnosti (30 let) je nezbytné jejich nasazení v relaci Brno – Břeclav – Olomouc." Dle SP VRT Praha - Brno - Břeclav a dopravní technologie ŽUB v témže horizontu se předpokládá vedení zrychlené linky R13 po VRT Jižní Morava (horizont 2035+).	Vysvětleno. S ohledem na technické parametry jednotek InterPanter, které vylučují jejich jízdu po VRT, bude nezbytné po dobu jejich ekonomické životnosti vést linku R13 po konvenční síti. Tato skutečnost nemá zásadní dopad do provozního konceptu linky.
17.	2.5.3.	Dlouhodobý výhled linky (2027+): Po dobudování ŽUB a VRT jižní Morava obě dokumentace shodně předpokládají rozdělení linky na dálkovou linku R13 v celé trase, vedenou po VRT, s nižším počtem zastavení v úseku Brno - Břeclav a regionální linku R55 (též RB5) vedenou pouze do Hodonína s naopak mírně vyšším počtem zastavení v úseku Brno - Břeclav.	Vysvětleno. Viz připomínka č. 16
18.	2.5.8.	Optimálním stavem z pohledu JMK je dosáhnout ve špičkách prac. dnů v úseku Brno - Česká Třebová 60' taktu linky R19, dnes zajištěných spěšnými vlaky. Základní konstrukční polohou těchto vlaků by měla být vazba na linku R18 do/z Prahy. Naopak současná zastavovací politika spěšných vlaků je dočasným kompromisem, kdy vlaky Sp nahrazují v tu dobu nevedený vlak Os. Z hlediska rozsahu dopravy, frekvence cestujících a výrazné mezikrajské přepravní poptávky by se jednalo o totožný model jako u špičkových vlaků linky R9 z Brna do Havl. Brodu.	Vysvětleno. Jedná se o navýšení rozsahu provozu vlaků. S ohledem na finanční možnosti státního rozpočtu není možné nyní požadavku vyhovět, současně je na lince R19 díky novým vozidlům uzavřena dlouhodobá smlouva na provoz vlaků do roku 2029 včetně. Požadavek na úpravu provozního konceptu tak v plánovacím období není reálný, protože představuje navýšení počtu souprav na lince. Reakce JMK: Nesouhlasíme a žádáme o třístranné jednání s Pardubickým krajem. Dne 17. 3. 2022 proběhlo jednání se zástupci kraje Pardubického a Jihomoravského. Objednatelé dálkové a regionální dopravy si vzájemně vysvětlili pozice ohledně představ budoucí objednávky. MD uznává, že vlaky v regionální objednávce mohou mít význam i v dálkových relacích a situace zcela bez některých nynějších Sp vlaků by mohla být pro některé cestující nevýhodná. Současně se však strany dohodly, že působením socio-politických vlivů na státní rozpočet, není

			<p>možné ze strany MD garantovat navýšení rozsahu objednávaných vlaků v úseku Česká Třebová – Brno. Všechny zúčastněné strany (MD, Pardubický a Jihomoravský kraj) se dohodly, že jednání budou pokračovat vymezením rozsahu cestujících, kteří předmětné spěšné vlaky v nadregionální dopravě používají. Vypořádání této připomínky proběhne doplněním textu do odstavce č. 2 kapitoly 2.5.8 PDO:</p> <p>„V bezvýlukovém stavu linka vytváří v úseku Praha – Česká Třebová společně s linkou R18 interval 60 minut. V úseku Česká Třebová – Brno jezdí vlaky této linky v přibližném prokladu se špičkovými spěšnými vlaky, objednávanými Pardubickým a Jihomoravským krajem. V případě, že by mělo dojít k ukončení objednávky těchto spěšných vlaků, bude potřebné hledat cesty k omezení dopadů jejich výpadku na cestující veřejnost.“</p>
19.	3.2.	Dle harmonogramu a přehledu notifikací není zřejmé, jakým způsobem bude smluvně zajištěna linka R13 mezi lety 2025-2028, žádáme doplnit.	<p>Akceptováno. MD v současné době předpokládá pro uvedené období prodloužit stávající smlouvu. Ve vysvětlivkách tabulky je 35 doplněn popis významu šedých polí.</p>
20.	3.3.2.b	"Ministerstvo dopravy z pozice objednatele u vlaků dálkové dopravy podporuje rozvoj integrovaných dopravních systémů. Oprávnění orgánů samosprávy stanovit určité maximální ceny jízdného pramení z cenového výměru, který" chybí konec věty	<p>Akceptováno. Doplněn text: <i>“obsahuje ve svém oddílu B pro dopravní služby ve veřejné linkové dopravě, veřejné železniční dopravě provozované v rámci integrovaných veřejných služeb, jakož i v rámci městské dopravy.”</i></p>
21.	3.3.2.b	<p>"U vlaků I. přepravního segmentu integraci do regionálních systémů nepředpokládáme, neboť tyto vlaky jsou určeny primárně pro rychlou dopravu mezi aglomeracemi. Výjimku tvoří dopravní služby, které nemají souběžné linky v II. přepravním segmentu, jako například vlaky Ex6 v úseku mezi Plzní a Domažlicemi."</p> <p>Na příkladu linky Ex3 v úseku Brno - Břeclav lze ukázat princip, kdy marginální náklady na přepravu dalších cestujících v úseku Brno-Břeclav jsou u linky Ex3 nižší než u linky R13, neboť pro linku R13 se jedná o nejsilněji zatížený úsek, kdy posílení znamená nárůst turnusové potřeby, zatímco pro Ex3 jde o úsek okrajový s nadbytkem kapacity. Z tohoto pohledu lze dovodit, že integrace linek I. přepravního segmentu, byť by znamenala teoretický nárůst cestujících (což samo o sobě je diskutabilní), nemusí být ke škodě systému.</p> <p>Jelikož přeprava cestujících odbavených v tarifu SJT či tarifu dopravce není v území IDS JMK vyloučena, opětovně žádáme o integraci linek prvního přepravního segmentu do IDS JMK. Komfort cestujících v dálkových relacích lze zajistit rezervací</p>	<p>Neakceptováno. Situace linky Ex6 v úseku Plzeň – Domažlice je od úseku Brno – Břeclav odlišná. Úsek trati do Domažlic doposud neprošel modernizací a nabídka linky Ex6 v taktu 120 minut byla provedena na úkor regionální dopravy. Jako kompenzace v tomto úseku tak MD souhlasilo s přidáním zastavením vlaků linky Ex6 v Holýšově a s jejich integrací. Druhým aspektem je slabší využití těchto vlaků cestujícími v mezinárodních relacích. Linka Ex3 pokrývá poptávkově silné mezinárodní relace. Stanovisko MD v této otázce je tak dlouhodobě stabilní.</p>

		míst, což je v dálkové dopravě používaným standardem.	
22.	3.3.2.b	<p>"Ministerstvo dopravy se tak přiklání k modelu, kdy na území jednotlivých krajů bude nabízen integrovaný tarif na základě smluv mezi dopravci a regionálními objednateli či organizátory integrovaných veřejných služeb. Celostátně pak bude platit flexibilní jízdenka OneTicket, popřípadě cílené nabídky jednotlivých dopravců, např. vázané na konkrétní vlak či dopravní spojení."</p> <p>Uplatňování SJT v relacích pokrytých tarifem krajského integrovaného dopravního systému považujeme za nadbytečné, SJT v těchto relacích navrhujeme nahradit tarifem daného integrovaného systému (prodej jízdních dokladů může být realizován rovněž prostřednictvím portálu/eshopu OneTicket).</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Zde je potřeba odlišit dvě skutečnosti. Na straně jedné SJT platí na všech veřejných službách na železnici v ČR a je to stanoveno zákonem. Uvedená povinnost nemá žádných výjimek. Na druhé straně však je možné, že tarif IDS bude na určité relaci výhodnější (primárně na relaci uvnitř kraje) a v takovém případě lze vést diskusi, že v rámci SJT bude možné zakoupit i jízdní doklad IDS. K tomu je však třeba vést další jednání s IDS, popřípadě na úrovni organizace ČAO VD.</p>
23.	3.3.2.b	<p>"Integrované dopravní systémy by tak měly fungovat primárně ve hranicích svého tarifního území, objednatel dálkové dopravy nepředpokládá podporovat lomené tarify, za nichž by cestujících používal služeb více tarifních systémů v jedné navazující přepravě."</p> <p>Z pohledu objednatelů regionální dopravy považujeme za nezbytné, aby bylo možné uznávat dohodnuté jízdní doklady v lomených tarifech ve vlacích regionální i ve vlacích dálkové dopravy. Spádová území některých jádrových měst přesahují hranice krajů a obyvatelé spádujících obcí nemají potřebu využívat SJT, pokud pravidelně dojíždějí do centra ležícího na území sousedního kraje. Cestující musí mít možnost kombinace obou tarifů, kterou reálně používají, uplatnit i v dálkové dopravě.</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Cestující na železnici musí mít s ohledem na znění unijního práva možnost přímého tarifního odbavení. OneTicket zatím nemá ambice sloužit jako agregační portál pro vyhledávání lomených tarifů. Lomené tarify jsou předpokládány toliko pro první či poslední míli při přestupu mimo železniční služby. Uvedený princip byl v době konstituce systému OneTicket klíčový pro jeho přijatelnost ze strany železničních dopravců a v tuto chvíli jej nepokládáme za důvodné měnit.</p>
24.	3.3.3.	<p>"Dopravce má ve stanovených případech možnost vlak do sledování nezahrnout, pokud např. provozovatel dráhy provádí výluky na trati a musí být proto zavedena náhradní autobusová doprava."</p> <p>Dle zkušeností z regionální dopravy tento liberační důvod nevede dopravce k plánování výlukových opatření takovým způsobem, aby ke zpožděním nedocházelo nebo byly změny alespoň řádně zveřejněny formou výlukového jízdního řádu, následně lze sledování provádět proti výlukovému jízdnímu řádu. Stávající praxe některých dopravců často vede při výlukách a z toho plynoucích zpoždění k nestíhání některých (v různé dny a hodiny různých) systémových vazeb linek. Optimálním stavem je však informovanost cestující veřejnosti, které vazby jsou během výluky zachovány a které nikoliv.</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Výluka realizovaná státní organizací SŽ je v zásadě mimo možnost ovlivnění dopravce, a proto je uvedené předmětem liberace. Nicméně i v takovém případě má dopravce smluvní povinnost s objednatelem projednat výlukové jízdní řády.</p>

25.	3.3.3.	"Zároveň však nelze dlouhodobě očekávat toleranci zpoždění v podobě 10 minut jako v současnosti, neboť zejména v případě vlivu na regionální dopravu je tato hodnota nepřijatelná a bude postupně přecházeno k toleranci 5 minut." Vzhledem k často nastaveným čekacím dobám přípojných vlaků a autobusů do 5 minut je tolerance zpoždění vlaků II. přepravního segmentu nad tuto dobu krajně problematická.	Souhlasíme. Máme na tuto věc shodný názor.
26.	Př. 2.1.	V horizontu I (ev. II) lze doplnit VRT Jižní Morava a zvýšení rychlosti na 200 km/h Šakvice-Břeclav	Neakceptováno. Uvedený výčet zahrnuje stavby se zásadním dopadem na rozsah nabídky dálkové dopravy nebo dosažení nových vazeb v síti. Tato stavba nijak zásadně nepromění okrajové podmínky v síti dálkové dopravy.
27.	Př. 2.2.2.	Proložení linky R19 na interval 60' ve špičkách prac. dnů by bylo z výše uvedených důvodů žádoucí i dříve než v časovém horizontu II (linka R39), byť s využitím přestupu na linku R18.	Neakceptováno. Námět linky R39 představuje náhradu spojení linkou Ex3 v časovém horizontu s VRT. Pro období před změnou trasy linky Ex3 platí skutečnosti uvedené ve vypořádání připomínek 3 a 18. Reakce JMK: Nesouhlasíme a žádáme o třístranné jednání s Pardubickým krajem. V návaznosti na jednání dne 17. 3. 2022 bylo akceptováno řešení uvedené připomínky v souvislosti s připomínkou č. 18.
28.	Př. 2.2.2.	Podle poslední nám známé verze SP VRT Praha-Brno-Břeclav a SP VRT Brno-Přerov-Ostrava by měla být linka Ex4 vedena v polovině spojů přes Brno již v horizontu II.	Vysvětleno. Situace ještě bude muset být prověřena v dalších projektových stupních i s ohledem na kapacitu železničního uzlu Brno, který z hlediska zpracované SP, nebude navrhovanému rozsahu dopravy vyhovovat. Vzhledem k tomu se MD přiklání k vedení vlaků linky Ex4 přes Brno až po dokončení VRT Brno - Přerov. Reakce JMK: Nesouhlasíme. Vedení cca poloviny spojů linky Ex4 přes Brno by tedy mělo být (kromě VRT "Jižní Morava" a "Modernizaci Brno - Přerov") závislé na kapacitě ŽUB, nikoliv na časově velmi vzdálené VRT "Haná" Vysvětleno. S ohledem na množství spojů, které má být vedeno po novostavbě trati Brno - Přerov, nebude pro dané vlaky volná kapacita, aby bylo možné vytvořit systémové řešení pro danou linku. To nebrání případnému vedení ojedinělých vlaků přes Brno, například na okraji občanského dne.

Karlovarský kraj			
Č.	Kapitola/ část	Připomínka	Vypořádání

1.	2.3.6	Vedení 2 párů spojů jednotky řady 680 Pendolino prodloužit v objednávce Ministerstva dopravy do Karlových Var.	Neakceptováno. Z pohledu předkladatele není spojení v relaci Praha – Cheb – KV konkurenceschopné, proto nepředpokládá změnu linkového vedení v tomto směru.
----	-------	--	---

Kraj Vysočina			
Č.	Kapitola/část	Připomínka	Vypořádání
1.	2.4.2 (R9, str. 52)	Požadavky na infrastrukturu - domníváme se, že rozvoj provozního konceptu je podmíněn realizací stavby Modernizace ŽST Jihlava město. Předpokládáme, že dálkové vlaky ramene Praha - Jihlava budou vedeny až do ŽST Jihlava město a přípojné regionální vlaky ve směru Slavonice budou výchozí z ŽST Jihlava město. Realizace přestupních vazeb mezi linkami R9, R11 a vlaky ve směru Slavonice v ŽST Jihlava vzhledem k uspořádání této stanice může představovat obtíže při konstrukci JŘ.	Vysvětleno. Termínově by měla úprava provozního konceptu, podle současných předpokladů, korespondovat s dokončením modernizace stanice Jihlava město, dojde-li ke zpoždění realizace staveb oproti současnému očekávání, vyvoláme jednání s krajem s cílem najít nejvhodnější řešení.
2.	Příloha 2, 2.2	V II. časovém horizontu požadujeme vedení linky R9 po trati Osová Bítýška - Velká Bíteš - Brno (není explicitně uvedeno)	Akceptováno. Text na straně 137 doplněn. V tomto časovém horizontu již však nepůjde o linku R9 v současné podobě, ale o novou linku, která využije nově zbudované úseky VRT. V tabulce 46 je označena jako R33.
3.	Příloha 2, 2.3 (str. 140)	V III. časovém horizontu linku VRT Praha - Jihlava požadujeme dále vést do Brna přes Třebíč.	Neakceptováno. V tomto případě jde již o vzdálený časový horizont, pro který chybí dostatek informací o podobě infrastruktury. Pro tento časový horizont se tak text soustředí pouze na páteř železniční sítě a klíčové relace bez přesahu dále do regionu. Předpokladem pro vedení přímých vlaků v relaci Praha - Třebíč - Brno je mimo jiné nezbytná modernizace dráhy včetně její elektrizace, kterou MD podporuje. Jde však o přílišný detail bez dostatečných podkladů a podobně jako jiné podobné záměry není v textu záměrně uveden.
4.	3.3.2.	Na straně 116, odst. 2, ve výčtu IDS chybí Integrovaný dopravní systém Kraje Vysočina (IDS VDV).	Akceptováno. Text doplněn.

Královéhradecký kraj			
Č.	Kapitola/část	Připomínka	Vypořádání
1.	1.2.1	na obr. 1 doplnit významnou turistickou oblast Adršpašsko-teplické skály, respektive celou CHKO Broumovsko	Neakceptováno. Vyznačené hlavní turistické oblasti zahrnují reprezentativní výběr hlavních turisticky či rekreačně významných cílů s celoroční atraktivitou. Jejich zobrazení doplňuje celkový přehled o metropolitních regionech v ČR. Přestože Adršpašsko-teplické skály jsou turisticky atraktivním cílem a v letní turistické sezóně trpí daná oblast lokálními dopravními problémy, nejde z celorepublikového srovnání o oblast srovnatelného významu s národními parky, apod. Její význam je srovnatelný

			s oblastí Moravského krasu, Lednicko-Valtického areálu, Českého ráje a dalších lokalit. Zpracování této problematiky je nad rámec úlohy tohoto dokumentu.
2.	2.2	v tab. 2 je uveden nesprávný dopravce u linek R14 a R15	Akceptováno. Text opraven.
3.	2.4.3 (R10)	v odstavci "základní charakteristika stávající nabídky" je u návaznosti z oblasti Týniště nad Orlicí chybně uvedeno "nebo přímé vozy" (vždy se jedná o přestup)	Akceptováno. Text zrušen. (str. 53)
4.	více	celkem 2x je v dokumentu uveden chybný tvar 2. pádu názvu města Náchod - "Náchodu" (správně má být "Náchoda")	Akceptováno. Text opraven. (str. 6 a 53)
5.	2.4.3 (R10)	v odstavci "konstrukční poloha linky" je u křižování v České Skalici chybně uvedeno "osobními vlaky", jedná se o spěšné vlaky	Akceptováno. Text opraven. (str. 54)
6.	2.4.3 (R10)	v odstavci "systémové vazby v oblasti dálkové a regionální dopravy" je v odrážce týkající se Hradce Králové chybně uvedeno "ostatní vazby mají (...) spíše podružný charakter" Zcela je totiž pominuta důležitá přestupní vazba na linku spěšných vlaků Hradec Králové – Svoboda nad Úpou/Broumov v taktovém uzlu L:00, která zabezpečuje spojení Prahy a Trutnova/Náchoda/Broumova v časech, kdy linka R10 nepokračuje do Trutnova.	Akceptováno. Do odstavce k Hradci Králové byl před poslední větou doplněn text: " <i>U spojů končících ve stanici Hradec Králové hl.n. je zajištěna vazba směr Turnov a Svoboda nad Úpou spěšnými vlaky v objednávce kraje.</i> " (str. 54)
7.	2.4.3 (R10)	Žádáme o doplnění nabídky na pravidelný 60minutový interval v úseku Praha - Hradec Králové od JŘ 2022/2023 (chybí 1 pár spojů s odjezdy po 11. hodině).	Neakceptováno. Ačkoliv je cílovým stavem i pro Ministerstvo dopravy vedení vlaků linky R10 v taktu 1 h po celý občanský den, není možné Vašemu požadavku vzhledem k omezeným možnostem státního rozpočtu v nejbližším období vyhovět.
8.	2.5.4 (R14)	v odstavci "Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky" je uvedeno, že se "podařilo zajistit rychlý obrat soupravy ve stanici Pardubice hl.n." K tomuto je však nutné dodat, že tento rychlý obrat soupravy je původcem provozních nepravidelností. Předchozí řešení s delší dobou obratu v Pardubicích se vyznačovalo výrazně vyšší provozní spolehlivostí, která je v území plném jednokolejných tratí naprostou nutností (v KHK se nenachází ani 1 km dvoukolejné trati).	Konstatování.
9.	2.6	V této kapitole žádáme o doplnění nové linky R Pardubice - Hradec Králové - Náchod - Wałbrzych - Wrocław s rozsahem provozu 4 párů vlaků denně (interval 240 min. - proklad s linkou Ex32) a zahájením provozu od JŘ 2024/2025. Způsob participace MD (objednávka či spolufinancování objednávky KHK) budiž předmětem dalších jednání. Linka obsluží: Hradecko-pardubický metropolitní region, Náchodský region, významnou turistickou oblast CHKO Broumovsko (Adršpašsko-teplické skály), metropolitní region	Neakceptováno. Na základě jednání s polským partnerem je linka vedena přes hraniční přechod Lichkov. Vedení spojení přes Hradec Králové je uvažováno v době úpravy dopravní infrastruktury severní části Královéhradeckého kraje, tedy v období bez nutnosti přepřahat na lokomotivy nezávislé trakce.

		Wałbrzych (150 tis. obyv.), metropolitní region Wrocław (800 tis. obyv.)	
10.	3.3.3	V rámci této kapitoly navrhujeme doplnit kvalitativní požadavek na přístupnost a sdílení informací o on-line poloze vlaků dálkové dopravy v systémech zajišťujících řádné a mimořádné řízení dopravy bez rozdílu jejich provozovatele. Tento kvalitativní požadavek je v době liberalizace trhu nezbytný a povede k efektivnějšímu řízení drážní dopravy. Dále je možné využití sdílených informací z pohledu Open dat. Královéhradecký kraj nemá problém v případě zájmu MDČR zajistit přístup do dispečerského systému, v případě, že by se objednatel dálkové dopravy pro vznik takového systému rozhodl.	Neakceptováno. Touto problematikou se v současnosti zabývá připravovaný rozvoj systému CIS JŘ, který takové informace bude nově zpracovávat v souladu s právními předpisy EU a ČR. Z dosavadního postupu přípravy plyne jako nejvhodnější postup spolupráce s provozovatelem dráhy, který disponuje takovými informacemi o všech vlacích veřejné osobní dopravy. Požadovat takové informace v rámci smlouvy o veřejných službách po dopravci je tak nadbytečné.
11.	3.3.3	V rámci této kapitoly navrhujeme doplnit požadavek na specifikaci rozsahu požadavků na staniční servis, která by byla ve sledovaném období předvídatelná pro správce infrastruktury, drážní dopravce i krajské objednatele a stanovila minimální parametry pro připravovaná nabídková řízení (příp. přímá zadání) ve veřejné drážní osobní dopravě.	Akceptováno. Doplněna samostatná kapitola „Staniční servis“ s popisem rozsahu staničního servisu do části 3.

Liberecký kraj			
Č.	Kapitola/část	Připomínka	Vypořádání
1.	Obecně	Dokument se nezabývá koncepční otázkou objednávky autobusové dopravy v dálkové dopravě v relacích, kde nelze v současnosti efektivně objednat dopravu železniční (příklad Liberec - Praha). Připomínkovému místu tak v návaznosti na Konceptci veřejné dopravy není známa současná strategie Ministerstva dopravy. Pokud byla v rámci Konceptce veřejné dopravy otevřena otázka objednávání linkové dopravy, jaký koncepční materiál bude na toto téma navazovat, nečiní-li tak PDO?	Vysvětleno. V současné době z právních předpisů vyplývá, že MD není pověřeno k objednavce veřejné linkové dopravy, a proto celostátní plán dopravní obslužnosti území nemůže bez legislativních úprav obsahovat záměry ve vztahu k objednávání autobusové dopravy. Náležitosti dopravního plánu jsou vymezeny v § 5 zákona č. 194/2010 Sb., k variantám rozdělení kompetencí ve veřejné dopravě pak bude ve spolupráci s Asociací krajů ČR připraven samostatný materiál.
2.	Obecně	Liberecký kraj žádá Ministerstvo dopravy o bezodkladné zajištění dopravní obslužnosti veřejnou dálkovou dopravou mezi Prahou a Libercem (páté největší sídlo ČR) ve kvalitě, četnosti a spolehlivosti, která je obvyklá v jiných relacích srovnatelného významu. Bez této relace nelze koncepci dálkové dopravy považovat za kompletní. Jedná se o opakovanou zásadní připomínku, která nebyla vypořádána v platné koncepci, ani v tomto návrhu. V uplynulém období výrazně vzrostly intenzity individuální dopravy v dané relaci směrem k republikovým maximum a současně se v době epidemie prokázala již dříve	Vysvětleno. MD je v současné době pověřeno pouze objednávkou veřejné drážní dopravy, která na daném přepravním spojení Praha - Liberec je velmi omezeně konkurenceschopná. Ministerstvo dopravy nicméně předpokládá svolání společné schůzky za účelem sjednocení představy o budoucích provozních konceptech na železničních drahách. K připomínce lze doplnit, že nárůst individuální dopravy v posledních letech byl primárně zapříčiněn rozšířením onemocnění COVID 19, s ním přijatými opatřeními v zájmu ochrany zdraví a chováním cestujících, kteří v uvedené době upřednostňovali individuální dopravu před dopravou hromadnou.

		kritizovaná nespolehlivost stávajícího řešení.	<p>Reakce LK: Liberecký kraj trvá na připomínce, aby MD ČR začalo řešit spojení Liberce s Prahou. Je-li stát (resp. MD) odpovědný pouze za objednávku železniční dopravy, pak současně k přihlídnutí ke skutečnosti, že stát dosud nezajistil odpovídající železniční infrastrukturu, by měl zajistit v této relaci náhradní autobusovou dopravu.</p> <p>Reakce MD: Předkladatel k výše uvedené reakci uvádí, že náhradní autobusovou dopravu nelze zavést, protože v předmětné relaci není přerušena ani dočasně omezená doprava na dráze a nejsou tak splněny zákonné podmínky pro zavedení náhradní autobusové dopravy.</p>
3.	Obecně	S předchozími body č. 1 a č. 2 pak souvisí postřeh, že dokument se nezabývá otázkou standardů dopravy (vozidlová část) v linkové dopravě.	<p>Vysvětleno. Vzhledem k tomu, že ministerstvo není za zákona oprávněno objednávat dálkovou linkovou dopravu, požadované informace není důvodné uvádět.</p>
4.	Obecně	Mezi objednávanými linkami dálkové dopravy dlouhodobě chybí veškerá přeshraniční spojení Libereckého kraje, například relace Liberec - Dresden a Liberec - Görlitz, jejichž význam je v přeshraničním pohybu i v napojení širokého regionu v zásadních dálkových směrech. S ohledem na vysoké stávající využití regionem financovaného spojení mezi Libercem a Drážďany a na nově zaváděné dálkové přeshraniční linky přes přechody v Chebu a Lichkově je nezahrnutí těchto linek do objednávky neodůvodněné. Liberecký kraj žádá o projednání a zapracování. Jedná se o zásadní připomínku.	<p>Vysvětleno. V případě spojení Liberec - Dresden a Liberec - Görlitz je předmětné spojení využíváno převážně pro regionální dopravu, byť jsou tyto vazby vedeny i přes hranice států. Ministerstvem objednávané spoje zajišťují spojení v síti dálkové dopravy (linka R29 navazuje na linky Ex6 a R15 např. v relaci Praha - Norimberk, v případě budoucí linky Ex32 je předpokladem obsluha vazeb Praha - Wroclaw a obdobných).</p> <p>Reakce LK: Z pohledu Libereckého kraje lze považovat vysvětlení za nedostatečné a přístup k objednavce dopravy přes hraniční přechody v Chebu a Lichkově ve srovnání s neobjednáním dopravy v relaci Liberec – Dresden je považován ze strany LK za nevyvážený. Pro tvrzení o využití linky pro regionální účely žádáme o doplnění statistiky přepravených cestujících v dálkové dopravě u srovnatelných hraničních přechodů na linkách objednaných MD ČR.</p> <p>Reakce MD: Z pohledu předkladatele není skutečnost, jak jsou využity ostatní hraniční přechody, relevantní ve vztahu k využití hraničních přechodů na území Libereckého kraje.</p>
5.	Obecně	Liberecký kraj avizuje, že u linek R14, R21, R22, RE2 a RE6 má zájem o společné zadání dopravních výkonů provázaně s dopravou regionální. Za tímto účelem osloví Ministerstvo dopravy. V rámci PDO žádáme o doplnění této možnosti v části	<p>Částečně akceptováno. Ministerstvo dopravy eviduje návrh Libereckého kraje na společné zadání dopravních výkonů. Ministerstvo rovněž předpokládá svolání jednání k provozním konceptům a možnostem spolupráce na</p>

		Dlouhodobý výhled včetně možnosti společné obnovy vozového parku.	<p>zadání těch dopravních služeb, které jsou předmětem objednávky MD. Již v současné době na většině z těchto linek určitá forma spolupráce na objednávce (byť formou samostatných smluv) probíhá. Do textu bude doplněno: "Další objednávka linky po roce 2027 bude řešena i po projednání provozního konceptu s regionálními objednateli".</p> <p>Reakce LK: Navrhujeme doplnit: „<i>Ministerstvo dopravy prověří možnosti společného zadání dálkových linek ve spolupráci s regionálními objednateli.</i>“</p> <p>Částečně akceptováno Do textu bude nad rámec předchozí věty doplněna i věta: „<i>Ministerstvo dopravy prověří možnosti zadání dálkových linek ve spolupráci s regionálními objednateli.</i>“</p>
6.	1.3.2/str. 14	Není zřejmé, zda zpracovatel uvažuje v rámci Českolipského regionu také město Mimoň (6,4 tis. obyv.). V textu toto město uvedeno není. Dle názoru připomínkového místa do této oblasti (spolu s městem Zákupy) patří.	<p>Akceptováno. Text bude doplněn podle návrhu.</p>
7.	Obecně, 1.6.2/str. 20, 2.5.10/str. 85, 86, 87	Na relaci Praha - Turnov žádáme v nové smlouvě s dopravcem rozšířit objednávku R21 na hodinový interval. Souvisí s připomínkami č. 1 a č. 2.	<p>Vysvětleno. Rozvoj dopravního spojení ve směru na Liberec je očekáván s rozvojem dopravní infrastruktury. Cílovým stavem z hlediska provozního konceptu je i z pohledu Ministerstva vedení vlaků v taktu 60 minut, což vyplývá z textu přílohy č. 2. Rozdílně od názoru připomínkového místa se však jedná o vlaky linek R21B v relaci Praha - Česká Lípa a R22B v relaci Kolín – Liberec, s provazbou v Mladé Boleslavi. Důležitým předpokladem tohoto řešení je však modernizace infrastruktury přinejmenším v úseku Praha - Mladá Boleslav. Změny se tak netýkají plánovacího období tohoto PDO. Ministerstvo dopravy předpokládá svolat v nejbližším horizontu jednání k provozním konceptům pro nabídkové řízení pro plnění od prosince 2027.</p> <p>Reakce LK: Navrhujeme doplnit v rámci dlouhodobého výhledu, že rozšíření nabídky spojení bude prověřeno.</p> <p>Reakce MD: Rozsah stanovení nabídky na linkách R21B a R22B bude předmětem jednání, která byla zahájena dne 14.3. 2022. Vzhledem ke skutečnosti, že priority objednávky v dlouhodobém horizontu budou precizovány na základě výsledku předmětných jednání a časový horizont překračuje plánovací období materiálu, nepokládáme za účelné informaci doplňovat.</p>

8.	2.2/str. 28	S ohledem na výše uvedené připomínky žádá Liberecký kraj doplnění odstavce "změny očekávané v průběhu plánovacího období".	Neakceptováno. Viz vypořádání připomínky č. 7.
9.	2.5.4/str. 70, 72	Jediná připomínka k lince R14 se vztahuje k výhledové konstrukční poloze R14B: pro Liberecký kraj je zcela zásadní dosahování přestupních vazeb všech linek současně v uzlech Česká Lípa a Liberec v časové poloze X:30. Taková konstrukce je i nutná pro zachování kvalitních tras osobních vlaků na jednokolejné trati. Z uvedených konstrukčních podmínek jednokolejné trati nepovažujeme přesun systémového křižování z Rynoltic do Křižan za realizovatelný a žádáme o textovou korekci.	<p>Akceptováno. Ministerstvo dopravy stojí o dosažení uzlu Liberec v lepší časové poloze (tedy příjezd před půl, resp. odjezd po půl), je však možné, že úprava polohy vlaků dálkové dopravy bude působit komplikace (v daném případě dopravě regionální), pak k takové úpravě provozního konceptu nedojde, i když se nepodaří dosáhnout přestupů. Text upraven: "<i>a s ním souvisejícím možným přesunem křižování linky z Rynoltic do Křižan, který je podmíněn souhlasem ze strany regionálního objednatele</i>) se podaří linku zrychlit."</p> <p>Reakce LK: Preferujeme, aby zmínka o křižování ve stanici Křižany nebyla vůbec zmiňována, neboť v takovém případě nelze zajistit návaznosti mezi všemi linkami v České Lípě, čímž by došlo k oslabení přepravní poptávky na železnici.</p> <p>Reakce MD: Ve vypořádání je uvedeno, že přesun křižování je podmíněn souhlasem Libereckého kraje, což představuje jistotu pro Liberecký kraj, že k úpravě provozního konceptu dálkové dopravy v tomto případě nedojde bez jeho souhlasu. Současně se domníváme, že s ohledem na budoucí podobu časových poloh a vazeb v Liberci je třeba mít možnost provozní koncept upravit.</p>
10.	2.5.10/str. 86, Tab. 23 2.5.11/str. 88, Tab. 24	V základním intervalu 120 minut bez odkladu žádáme plný rozsah provozu linek R21 a R22 (9/9) v úsecích Praha - Turnov a Kolín - Nový Bor, aby objednávka chybějících spojů zásadního systémového významu nemusela být sanována objednávkou regionů se všemi komplikacemi z toho vyplývajícími. Jedná se o zásadní připomínku.	<p>Neakceptováno. S ohledem na omezené možnosti státního rozpočtu v nejbližším období není možné požadavku vyhovět. Cílovým stavem z hlediska provozního konceptu však je i z pohledu Ministerstva dopravy vedení vlaků v taktu 60 minut po celý den - viz vypořádání připomínky č. 7.</p> <p>Reakce LK: V krátkodobém horizontu rozumíme vypořádání, ale navrhuje doplnit do textu, např. formou úkolu, prověření požadavku LK. PDO je strategický dokument, který by měl upozornit i na skutečnost, že pro plné uspokojení přepravních potřeb finanční prostředky v současnosti chybí.</p> <p>Reakce MD: Předmětnou připomínku není možné zapracovat do PDO, protože přepravní potřeby z principu plně uspokojit nelze.</p>
11.	2.5.10/str. 87, 88	Žádáme projednání a zapracování řešení spojení v relaci Turnov - Szklarska Poręba pro období po roce 2026, mj. s ohledem na	Neakceptováno. Za účelem sjednocení představ o budoucích provozních konceptech na linkách dálkové

		nové zasmluvnění Jizerskohorské železnice.	<p>dopravy na území Libereckého kraje bude svoláno společné jednání. Je však třeba podotknout, že na předmětné regionální dráze MD žádnou objednávku nepředpokládá ani v období po roce 2027.</p> <p>Reakce LK: LK žádá o projednání koncepce objednávky v úseku Turnov – Tanvald – Szklarska Poreba a o svolání jednání.</p> <p>Reakce MD: Pro podobu objednávky v úseku Turnov – Tanvald byla zahájena vzájemná jednání k provozním souborům dne 14.3. 2022. Pro úsek Tanvald - Szklarska Poreba nebylo zapojení MD na předmětném jednání otevřeno, současně pokládáme spojení Tanvald - Szklarska Poreba za čisté regionální a jednání o zapojení MD k němu nepředpokládáme.</p>
12.	2.5.10/str. 88 2.5.11/str. 88	Dlouhodobý výhled: Požadujeme doplnění tématu přímých vozů mezi linkami R21 a R22 v trase Praha - Česká Lípa - Nový Bor (Rumburk). (vazba na tab. 46)	<p>Neakceptováno. Stanice Mladá Boleslav město vzhledem ke svému prostorovým omezením nebude umožňovat vedení přímých vozů mezi linkami R21 a R22, současně předpoklady budoucího linkového vedení, neumožňují prodloužení pobytů ve stanici Mladá Boleslav město při současném dosažení všech uzlu požadovaných Libereckým krajem.</p> <p>Reakce LK: LK trvá na připomínce a žádá o její podrobnější projednání.</p> <p>Reakce MD: Jednání k dané připomínce právě probíhají, první z nich se uskutečnilo dne 14.3. 2022. Předkladatel se kloní k větvení linek doplněné o možnost vzájemných přestupů, pro spojování souprav nevidíme jasné důvody.</p>
13.	2.5.11/str. 89	Úroveň stávajících souprav rychlíkových linek považujeme za nevyhovující v oblasti dynamiky jízdy, což má v době zvýšené poptávky cestujících negativní dopad na stabilitu jízdního řádu v široké oblasti, resp. nedosažitelnost zlepšených dopravních konceptů. Vhodnou nápravou by do doby nasazení nových vozidel byla např. posílená motorizace minimálně pro vozební ramena R14B a R22, kde jsou problémy v letní sezóně nejvyšší. Lze uvést, že v regionální objednávce došlo k zajištění trakčně vhodných vozidel, z výše uvedeného důvodu dosud bez žádaného efektu.	<p>Vysvětleno. Zvýšení požadavků na rychlost a dynamiku jízdy předpokládáme v rámci nového smluvního zadání od prosince 2027, kdy je předpoklad zahájení modernizace dráhy. Současná vozba odpovídá parametrům poježděných drah.</p> <p>Reakce LK: LK nesouhlasí s větou: „<i>Současná vozba odpovídá parametrům poježděných drah,</i>“ neboť vozidla nejsou schopna v současnosti dosáhnout traťové rychlosti.</p> <p>Reakce MD: Poslední věta vypořádání připomínky byla na základě požadavku Libereckého kraje vyškrtuta.</p>
14.	2.5.11/str. 89	S ohledem na optimalizaci návazností ve Šluknovském výběžku, zkrácení cestovních	Neakceptováno.

		<p>dob linek R22 a L4 odstraněním vzájemného křižování v Krásné Lípě a zvýšení atraktivity linky R22 pro Českou Lípou střeňnicí a Nový Bor žádáme spolu s Ústeckým krajem korekci konstrukční polohy linky R22 a to přesunutím systémových křižování z Nového Boru do Svoru a manipulací s posilovými jednotkami z České Lípy do Nového Boru nebo Svoru.</p>	<p>Poptávka v úseku Česká Lípa - Nový Bor a dále zpravidla nevyžaduje nasazení posilové kapacity. Tyto posily jsou tak odvěšeny v České Lípě, přičemž prodloužený pobyt v této stanici má nejmenší negativní dopad do prodloužení cestovní doby v rámci celé linky. Přesun této manipulace do Nového Boru by prodloužil cestovní dobu pro cestující v relaci Šluknovský výběžek - Česká Lípa a vedl by k navýšení turnusové potřeby vozidel. MD by mohlo souhlasit s přesunem křižování do Svoru, pouze pokud to technologické podmínky dovolí, v současné době nevykazuje linka R22 zcela uspokojivou stabilitu ani při křižování v Novém Boru. MD je nicméně připraveno jednat o podobě reálného a stabilního provozního konceptu v rámci přípravy nového smluvního zadání od prosince 2027.</p> <p>Reakce LK: LK žádá o projednání tohoto bodu v rámci přípravy GVD (společně s Ústeckým krajem).</p> <p>Reakce MD: Příprava GVD je řešena samostatným procesem, z pohledu předkladatele by byla úprava trasy spojená s nutností úpravy posilování jednotlivých souprav, jak je popsáno ve vypořádání výše.</p>
15.	2.5.11/str. 89	<p>K systémovým vazbám žádáme doplnit českolipské návaznosti na regionální linky L2, L4, U11, linkovou a městskou dopravu.</p>	<p>Částečně akceptováno. Do textu o stanici Česká Lípa bude doplněn text: <i>"Ve stanici je rovněž zajištěna pomocí osobních vlaků vazba Nový Bor – Lovosice. Současně vlaky regionální dopravy doplňují směrové vazby do úplného uzlu."</i> (str. 87) Obdobný text bude doplněn i k lince R14 na str. 70.</p> <p>Reakce LK: Navrhujeme zobecnit, neboť vytknutí relace Nový Bor – Lovosice lze vnímat i jako formu přehlížení ostatních směrových vazeb.</p> <p>Reakce MD: Text doplňovaný do PDO je upraven následovně: <u>„Směrové vazby ve stanici jsou doplněny vlaky regionální dopravy do úplného uzlu.“</u></p>
16.	Obecně	<p>Opakovaně nedostatečná doba k připomínkování zásadního koncepčního dokumentu. V budoucnu žádáme významné prodloužení času pro připomínkování.</p>	<p>Jde se spíše o konstatování. Dokument byl rozeslán dne 13. ledna 2022 se žádostí o připomínky do 28. ledna 2022, na připomínkování tedy bylo vymezeno 11 pracovních dnů. Lze poukázat i na to, že v rámci projednávání strategických i legislativních dokumentů jsou ve většině případů pro MD i další subjekty stanoveny kratší lhůty. Připomínku však vnímáme, a pokud to bude možné, pokusíme se ji zohlednit u dalších připomínkových řízení.</p>

Moravskoslezský kraj			
Č.	Kapitola/ část	Připomínka	Vypořádání
1.	2.5.16	<p>Dovolujeme si vznést návrh na úpravu linkového vedení linky R27 dálkové železniční dopravy v dlouhodobém výhledu linky (2027+). Návrh spočívá v prodloužení linky R27 o úsek z Ostravy do Třince přes Havířov, tedy uvažujeme pokračování vlaků linky R27 ze stanice Ostrava střed dále do zastávky Třinec centrum se zastaveními ve stanicích Havířov a Český Těšín. Města Havířov, Český Těšín a Třinec jsou součástí ostravského metropolitního regionu, mezi uvedenými městy a Ostravou je nemalý dojížděkový proud. Stávající nabídka dálkové dopravy přes stanici Havířov nemá celodenní charakter obsluhy, v uvedené trase dálková doprava zajišťuje obsluhu v okrajových částech dne (ráno a večer). V Českém Těšíně a Třinci sice zastavuje linka Ex1, nicméně tato linka obsluhuje město Ostrava pouze tangenciálně (zastavuje ve stanicích Ostrava hl.n. a Ostrava-Svinov, nikoli v centru města) a současně se jedná o mezinárodní linku expresního přepravního segmentu, která není vhodná pro denní dojížděku v rámci metropolitního regionu. Konkrétní podoba provozního konceptu (kapacita souprav, trakce, navýšení předpokládané kompenzace dopravci) u prodloužené varianty linky R27 by byla předmětem společného jednání objednatelů regionální a dálkové dopravy.</p>	<p>Částečně akceptováno. Ministerstvo dopravy předpokládá provoz linky R27 na základě nové smlouvy, která bude platná pro období GVD 2022/2023 - 2026/2027. Provoz bude v předmětném období vycházet ze stávajícího modelu (tj. vedení v relaci Ostrava - Opava - Olomouc). V průběhu daného období bude vyhodnoceno, zda je prodloužení linky možné realizovat. Z pohledu objednatele dálkové dopravy však vedle finanční náročnosti prodloužení je i otázkou, zda by bylo vhodné vést na delší relaci linku R27 či linku jinou, například R8 s větším přepravním potenciálem. V každém případě se uvedené netýká plánovacího období předkládaného dokumentu.</p>

Olomoucký kraj			
Č.	Kapitola/ část	Připomínka	Vypořádání
1.	Příloha 1, str. 127	<p>Absence garance mezikrajských okrajových spojení s Ostravou ze strany státu je nepřijatelná. V období platnosti předchozího JŘ 2020/21 do 12. 12. 2021 měl první vlak v režimu open access do Ostravy pravidelný odjezd v 8:46 ze stanice Olomouc hl.n., a to včetně období podzimu roku 2021, kdy nebyla provedena výraznější protiepidemická opatření v režimu vzdělávání a nebyl lockdown. V JŘ 2021/22 je situace lepší, protože České dráhy obnovily vlak R 641 Hukvaldy. Právě negarantování spojení dvou krajských měst a jejich aglomerací ze strany státního objednatele dopravy je problémem od doby zavedení jinak úspěšného režimu open access na trati Praha – Ostrava, který se prohloubil v letech 2020 a 2021. Například mezi Plzní a Českými Budějovicemi od rána do 8:46 Ministerstvo dopravy objednává dva páry rychlíků.</p>	<p>Vysvětleno. Koexistence dvou systémů (vedení dálkových vlaků v objednávce státu a v režimu "open access") přináší vedle výhod i určité nevýhody, včetně nevýhody popsané v připomínce. Z krátkodobého pohledu nemá MD nástroj, kterým by mohlo daný problém řešit. Ve střednědobé perspektivě by řešením mohl být např. koncesní model. Zárodky tohoto modelu jsou popsány v příloze č. 1, snahou MD bude projednat možnosti jeho zavedení se zapojenými subjekty (zejména SŽ a dopravci).</p>

2.	2.3.1, str. 29, 30	Název města Kysucké Nové Mesto	Akceptováno. Text opraven.
3.	2.3.2, str. 33. Příloha 1 str. 131	Olomoucký kraj požaduje zachování přestupní vazby v žst. Zábřeh n/M Ex2/R12+Sp; v případě koncesního modelu včetně úpravy časové polohy linky Ex2 s náhradou linky Ex2 jinou linkou.	Vysvětleno. Význam přestupní vazby Ex2/R12 v Zábřehu vnímá i MD. Její zachování bude požadovat bez ohledu na způsob uzavírání smluv o ZVS a případné zavedení koncesního modelu.
4.	2.3.2, str. 33; 2.4.1 str. 49	Přestupní vazba v žst. Hranice na Moravě R8/Ex2 je využitelná i pro relaci Lipník nad Bečvou – Ostrava.	Vysvětleno. Zajištění této a dalších relací plyne ze zastavovací koncepce linek a není třeba ji samostatně zdůrazňovat. Tato přestupní vazba zajišťuje více obdobných relací, které nejsou v textu uvedeny.
5.	2.3.2, str. 33	Ukončení linky Ex2 v Púchově je nepřijatelné, přestupní vazba Ex2/R Bratislava – Košice v Púchově je nespolehlivá, zpoždění v řádu desítek minut kteréhokoliv z vlaků není vzácné. V případě obnovení linky Ex2 v celé trase by v případě zpoždění některého z vlaků Ex2 nebo R Bratislava – Košice bylo možné pokrýt spojení do Žilinského kraje přímou linkou do Žiliny, případně regionálními vlaky. Ministerstvo dopravy uvádí, že v období několika následujících let bude vedení vlaků linky Ex2 zkráceno do relace Praha – Olomouc – Púchov. Je z jednání se slovenskou stranou zřejmé, kdy a s dokončením které infrastrukturní stavby skončí toto období?	Vysvětleno. Zachování trasy Púchov - Žilina vlaků linky Ex2 je důležité i z hlediska MD. Z dostupných informací slovenské strany vyplývá, že zkrácení trasy linky do Púchova je řešením dočasným. Po dokončení rekonstrukce železničního uzlu Žilina bude trasa linky Ex2 opět prodloužena.
6.	2.3.2, str. 33	V žst. Mohelnice jsou zajištěny směrové vazby na autobusové linky IDSOK.	Akceptováno. Text doplněn.
7.	2.4.1, str. 48	Linka R8 v Brně zastavuje též v žst. Brno-Královo Pole.	Akceptováno. Text doplněn.
8.	2.4.1, str. 48	Zastavení linky R8 v žst. Lipník nad Bečvou v minulosti olomoucký kraj požadoval. Nicméně po narovnání osy symetrie linky R8 blíže minutě .00 je v relaci Brno – Lipník nad Bečvou aktuálně dostačující systémová vazba v žst. Přerov mezi linkou R8 a Os vlaky.	Konstatování.
9.	2.4.1, str. 49	Olomoucký kraj uvítá zrychlení vlaků R8 v relaci Brno – Přerov. Diskuse bude probíhat především na téma průvozu regionálních vlaků na jednokolejné trati.	Konstatování. MD souhlasí.
10.	2.4.1, str. 50	Umožní pouhé dokončení tratě Brno – Přerov M2 bez modernizace ŽUB zavedení dvousegmentové dopravní obsluhy?	Vysvětleno. Tento dotaz musí posoudit Správa železnic jako provozovatel dráhy. Ambicí MD je zavedení dvousegmentové obsluhy, jakmile to drážní infrastruktura umožní.
11.	2.5.2, str. 65	Olomoucký kraj má zájem ponechat přímé spojení Olomouce a Jeseníku s využitím linky R12. Pokud se v zadávacích podmínkách pro nabídkové řízení shodnou objednatelé na vozbě (jednotka vs. hnací vozidlo s vozy klasické stavby), technologicky bude možné zajistit spojování a rozpojování souprav v žst. Zábřeh na Moravě. Nesoulad bude smluvní, neboť	Akceptováno. MD rovněž deklaruje svůj zájem na zachování stávajícího modelu (spojování a rozpojování v Zábřehu). Smluvně je provoz linky R12 nicméně zajištěn pouze do období konce platnosti GVD 2026/2027. Objednatelé (MD a OLK) budou tedy muset uvést do souladu postup týkající se této problematiky (vypisování nabídkového řízení a pořízení

		v letech 2027-2029 bude stále platná smlouva uzavřená mezi Olomouckým krajem a dopravcem Českými drahami, přičemž aktuálně je platná smlouva uzavřená mezi státem a dopravcem Českými drahami platná do prosince 2029. V následujícím období považujeme za důležité projednat možnosti zajištění společného produktu linky R12.	vhodného vozidlového parku). Je důležité, zda bude i po tomto období možné zajistit provoz vlaků ve smíšené trakci (diesel Zábřeh – Jeseník v objednavce kraje a zároveň elektrická trakce v celé části trasy objednávané MD). Toto bude nutné řešit při přípravě nabídkového řízení na předmětnou linku.
12.	2.5.2, str. 64	V žst. Mohelnice jsou zajištěny směrové vazby na autobusové linky IDSOK.	Akceptováno. Text doplněn.
13.	2.5.3, str. 67	Pokud objednatel dlouhodobě vnímá nevyužívání potenciálu jednotek InterPanter negativně, uvítáme využití potenciálu jednotek zkrácením jízdních dob také v úseku Olomouc – Hulín s vložením časových úspor do některé ze zmiňovaných přestupních vazeb v Olomouci nebo Přerově.	Akceptováno. MD návrh posoudí, bude však rovněž záležet na stanovisku Zlínského a Jihomoravského kraje
14.	2.5.7, str. 78	Olomoucký kraj požaduje zastavení linky R18 v Zábřehu na Moravě, kde by vznikla přestupní vazba od Prahy na regionální dopravu směr Šumperk a Kouty nad Desnou. Zároveň si přeje zachování přestupních vazeb v uzlu Olomouc.	Neakceptováno. v perspektivě období 2022-2026 předpokládá MD zachování stávající obsluhy Zábřehu na Moravě, ve kterém zastavují vlaky linky Ex2 Praha - Olomouc - Vsetín - Slovensko. Vlaky linky Ex2 jsou v Zábřehu provázány s linkou R12, čímž je zajištěno spojení Praha - Šumperk a Praha - Jeseník.
15.	2.5.16, str. 92	U linky R27 bude výhledově z důvodu nabídkových řízení potřeba ze strany Ministerstva dopravy a regionálních objednatelů docílit párovosti vlastní objednávky.	Vysvětleno. U linky R27 je párovosti vlastní objednávky dosaženo.

Pardubický kraj			
Č.	Kapitola/ část	Připomínka	Vypořádání
1.	obecně	Stále pracuje s překonaným pojmem "občanský den". Lidé potřebují jezdit (vezmu stav mimo současný pandemický) i v okrajích dne. A i v nich by aspoň něco mělo jezdit přinejmenším na vytížených trasách. Konkrétně chybí v okrajích dne a noci vlaky mezi Ostravou, Olomoucí, Pardubicemi a Prahou, kde je trvale velká poptávka po cestování.	Vysvětleno. Občanský den není z pohledu předkladatele překonaným pojmem. Zahrnuje i okrajové období dne (vlaky dálkové dopravy nezřídka dojíždějí až do půlnoci). Pokud se týče vlaků v nočním období, pak je nutné konstatovat, že sice zde vznikají reálné přepravní potřeby, nicméně je otázka jejich priority ve smyslu veřejných služeb v přepravě cestujících, tj. dopravních služeb spolufinancovaných prostředků daňových poplatníků. MD již posuzovalo opakovaně tuto problematiku a došlo k názoru, že četnost přepravě opravňuje objednávky v nočních hodinách pouze v nejvytíženějších směrech v případě dostatku finančních prostředků.
2.	1.2.1., 1.3.2	Vymezení metropolitních regionů - z našeho pohledu chybí vymezení regionu se zahrnutím měst Č. Třebová, Lanškroun, Moravská Třebová, Svitavy, Ústí n. O., Králíky, Letohrad, Polička, Litomyšl, Vysoké Mýto, Choceň z pohledu celého regionu, jež je ucelenou a propojenou sídelní	Vysvětleno. Nemetropolitní regiony uvedené v textu jsou oblasti, které spadají do jedné stanice vlaků dálkové dopravy, v případě měst uváděných v připomínce cestující využívají různých míst nástupu (Svitavy, Choceň, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová) a není u nich předpoklad, že

		oblastí s počtem cca 140 tisíc obyvatel. Absence vymezení regionu je pak zavádějícím podnětem k nezajištění zastavování vlaků dálkové dopravy pro obsluhu této oblasti.	by cestující využili možnosti přestupu v jiné stanici a bylo tak možné od obsluhy některých míst ustoupit.
3.	Ex 3	Je třeba přehodnotit zastavovací koncepci linky Ex3 ve stanici Česká Třebová. Jedná se o významný sídelní region s napojením dalších měst a směrů. Nezastavující linka Ex3 je vedena v časovém svazku s linkou R19. Propojení území jižní Moravy a významné části Pardubického kraje je tak po celý den zajištěno pouze s 2 hodinovým intervalem. Navrhujeme zastavení všech vlaků linky Ex3 ve stanici Česká Třebová z důvodu zlepšení spojení mezi Pardubickým a Jihomoravským krajem.	<p>Neakceptováno. Podle výkazu nástupů a výstupů v období před výlukou nebyly nástupy a výstupy cestujících ve stanici Česká Třebová signifikantní pro rozšíření strategie zastavování linky Ex3 v této stanici.</p> <p>PK: Nesouhlasíme s vyjádřením. Dle našeho názoru není toto tvrzení vypovídající. Vlaky linky Ex3 zastavující v České Třebové (část vlaků jedoucích do Rakouska), přijíždějí do Brna přibližně 15 minut po lince R19. Nástup cestujících do vlaků linky Ex3 tak může být nižší z důvodu zastavení dvou vlaků, jedoucích v krátkém sledu po sobě. Naopak vlaky do Budapešti v souběhu s linkou R19 nejedou. Pro zastavení zbývajících vlaků v České Třebové může být využita úspora jízdních dob, která vznikne dokončením koridoru mezi Chocní a Ústím nad Orlicí.</p> <p>V návaznosti na jednání dne 17. 3. 2022 Pardubický kraj na základě vysvětlení MD akceptoval připomínku jako vypořádanou.</p>
4.	R14	Je třeba upřesnit, jaké jsou výhledové časové polohy R14. Skutečně protočení o hodinu, tj. ve Dvoře Králové v LL:00? Pak by to znamenalo v Pardubicích příjezd cca LL:45 a odjezd SS:45. Protočením hodinového intervalu dojde k rozvázání spojení na linku R19, což bylo vždy deklarováno jako zásadní. Možné změny na lince R14 je dopředu nutné konzultovat s Pardubickým krajem (a také Královéhradeckým krajem), zásadní změny linky R14 vyvolají změny dopravního konceptu na celé trati 031. Vzhledem k plánované a již probíhající modernizaci tratě 031 podporujeme myšlenku nasazení vozidel na linku R14 s max. rychlostí 140 km/h.	<p>Akceptováno. V plánu dopravní obslužnosti uvedené informace vycházejí z požadavků Libereckého a Královéhradeckého kraje a na vedení linky R14. Ministerstvo dopravy předpokládá svolání jednání k provozním konceptům na linkách R14, R21 a R22. Současně bude třeba řešit situaci se změnou časové polohy na příjezdu vlaků linky Ex3 ze zahraničí, která by měla nahradit chybějící návaznost na linku R19.</p>
5.	R14	V případě zkrácení jízdních dob na lince R14, který způsobí zvýšení dobu na obrát souprav ve stanici Pardubice, navrhujeme prodloužení vlaků R14 na zastávku Pardubice centrum. Tato zastávka má být vybudována v roce 2023.	<p>Neakceptováno. Ministerstvo dopravy nepředpokládá vedení vlaků linky R14 do nové zastávky Pardubice - centrum, protože získaná časová rezerva bude využita pro stabilizaci obratu.</p>
6.	R18	Je třeba zachovat propojení linky R18 s linkou Ex2 s přestupní vazbou v České Třebové tak, aby zůstalo zachováno spojení východní části Pardubického kraje s turistickou oblastí Šumperska a Jesenicka. Dále chybí ranní propojení Pardubického kraje ve směru na střední a severní Moravu.	<p>Vysvětleno. Spojení v relaci Česká Třebová - Zábřeh - Šumperk/Jeseník je zajištěno v intervalu 120 minut přestupními vazbami mezi vlaky linek Ex2 a R12 v žst. Zábřeh na Moravě. Předmětné spojení bude zachováno i v příštích letech. Pokud se týče střední Moravy, spojení zajišťuje linka R18 v intervalu 120</p>

			minut, přičemž první vlak opouští aktuálně Pardubice v 5:57. Spojení do Ostravy je mimo objednávku MD, neboť je zajišťováno v režimu Open Access.
7.	R19	U linky R19 chybí v části "Systémové vazby dálkové a regionální dopravy" zmínka o návaznosti ve Svitavách na trať 261.	Akceptováno. Text byl doplněn (str. 81).
8.	R19	U linky R19 požadujeme zachovat zastavení v žst. Březová nad Svitavou. S ohledem na nízké využití zastavení v Březové nad Svitavou navrhujeme ve střednědobém horizontu přesunutí zastavení na novou zastávku "Březová nad Svitavou město". Vybudování této nové zastávky je uvažováno při realizaci stavební akce DOZ Skalice nad Svitavou (mimo) - Česká Třebová. Zastávka se bude nacházet v blízkosti středu města.	Vysvětleno. Ve stanici Březová nad Svitavou bylo požadováno zastavování spojů s ohledem na zajištění návazné dopravy autobusy. Pokud bude potvrzeno, že provázání mezi linkou R19 a autobusovými linkami není třeba stanici obsloužit, je možné přesunout zastavení do Březové nad Svitavou město, které bude následně monitorováno z hlediska svého využití.
9.		Vzhledem k nezastavování všech vlaků linky Ex3 ve stanici České Třebová navrhujeme doplnit objednávku linky R19 rychlíky mezi Českou Třebovou a Brnem, které by měly v České Třebové návaznosti k/od vlaků linky R18, ve Svitavách pak do/od vlaků z Poličky a zajistily by tak hodinovou nabídku rychlíkového spojení mezi Českou Třebovou a Brnem, s přestupem pak v podstatě každou hodinu na rameni Praha - Pardubice - Svitavy - Brno. S ohledem na vysoký počet cestujících lze očekávat poptávku po doplněných vlacích. V současné době je toto spojení částečně suplováno 3 páry spěšných vlaků, které v pracovní dny objednává Pardubický a Jihomoravský kraj.	Vysvětleno. Jedná se o navýšení rozsahu provozu vlaků. S ohledem na finanční možnosti státního rozpočtu není možné nyní požadavku vyhovět, současně je na lince R19 díky novým vozidlům uzavřena dlouhodobá smlouva na provoz vlaků do roku 2029 včetně. Požadavek na úpravu provozního konceptu tak v plánovacím období není reálný, protože představuje navýšení počtu souprav na lince. PK: Nesouhlasíme s vysvětlením. K dané problematice navrhujeme svolat čtyřstranné jednání za účasti zástupců Ministerstva dopravy, společnosti KORDIS JMK, Pardubického a Jihomoravského kraje. Dne 17. 3. 2022 proběhlo jednání se zástupci kraje Pardubického a Jihomoravského. Objednatelé dálkové a regionální dopravy si vzájemně vysvětlili pozice ohledně představ budoucí objednávky. MD uznává, že vlaky v regionální objednávce mohou mít význam i v dálkových relacích a situace zcela bez některých nynějších Sp vlaků by mohla být pro některé cestující nevýhodná. Současně se strany dohodly, že působením socio-politických vlivů na státní rozpočet, není možné ze strany MD garantovat navýšení rozsahu objednávaných vlaků v úseku Česká Třebová – Brno. Všechny zúčastněné strany (MD, Pardubický a Jihomoravský kraj) se dohodly, že jednání budou pokračovat vymezením rozsahu cestujících, kteří předmětné spěšné vlaky v nadregionální dopravě používají. Vypořádání této připomínky proběhne doplněním textu do odstavce č. 2 kapitoly 2.5.8 PDO: „V bezvýlukovém stavu linka vytváří v úseku Praha – Česká Třebová společně s linkou R18 interval 60 minut.

			<p>V úseku Česká Třebová – Brno jezdí vlaky této linky v přibližném prokladu se špičkovými spěšnými vlaky, objednávanými Pardubickým a Jihomoravským krajem.</p> <p><u>V případě, že by mělo dojít k ukončení objednávků těchto spěšných vlaků, bude potřebné hledat cesty k omezení dopadů jejich výpadku na cestující veřejnost.“</u></p>
10.	Konceptce R18 a R19	<p>U těchto linek by bylo vhodné uvažovat o změně koncepce jejich vedení - linky v úseku Praha - Česká Třebová vést ve spojení dvěma jednotkami s rozdělením/spojením v České Třebové (např. 2 x 5Interpanter). Linka by byla vedena ve stejné časové poloze. Uvedenou koncepcí by došlo ke zkvalitnění obsluhy a vyřešily by se další technologické a provozní problémy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - v úseku Pha-ČTR by byl využitý synergický efekt vyplývající ze spojení souprav. Jedná se o úsek s nejvyšší frekvenční vytížeností, odpadla by nutnost řešení posil souprav řešící časové frekvenční nerovnoměrnosti, - spojení by bylo zajištěno v každém směru v 1 hodinovém intervalu, čímž by došlo k výraznému zkvalitnění dopravní obslužnosti s předpokladem zvýšení využívání veřejné dopravy, - vyřešil by se problém 2 hodinového intervalu mezi Brnem a Českou Třebovou a rovněž problém s nezastavováním linky Ex2 v České Třebové (region jižní Moravy a celého Pardubického kraje by byl propojen v hodinovém intervalu). 	<p>Vysvětleno.</p> <p>Navrhovaná úprava může být diskutována pro následující období, je však třeba upozornit, že linky R18 i R19 mají uzavřeny dlouhodobé smlouvy do roku 2028 resp. 2029, úprava provozu na předmětných linkách je možná po vypršení stávajících spojů. Současně upozorňujeme, že rozšiřování parku vozidel Interpanter se nejví, jako účelné s ohledem na postupnou modernizaci infrastruktury a zvyšování rychlosti i na úsecích mezi Pardubicemi a Českou Třebovou.</p>
11.	R18, R19	<p>Vnímáme absenci brzkého ranního spojení Pardubického kraje s Prahou (cca ve 4 hodiny z Pardubic a v 5 hodin v Praze). Dříve funkci tohoto spojení zastávala noční doprava, která byla eliminována.</p>	<p>Neakceptováno.</p> <p>Vzhledem k omezeným možnostem státního rozpočtu v nejbližším období není možné požadavku vyhovět.</p>
12.	Ex32	<p>U linky Ex32 navrhujeme zastavení v žst. Lichkov. V případě zastavení vlaků v této stanici, lze uvažovat o prodloužení autobusové linky Králíky - Dolní Morava do Lichkova. Tato návaznost může zvýšit počet cestujících ve vlacích linky Ex32. Středisko na Dolní Moravě je turisty využíváno celoročně.</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Návrh uvedený v Plánu dopravní obslužnosti představuje minimální požadavky a uvádí nejdůležitější místa obsluhy. Ministerstvo dopravy v době vydání Plánu dopravní obsluhy čekalo na potvrzení časů předávky vlaků na území Polska, které následně mohou umožnit navýšení počtu zastavení podle Vámi uvedeného návrhu. V případě Lichkova má však zastavení smysl jen v případě odpovídající garance návazné dopravy ze strany kraje, sám Lichkov z hlediska zastavení nemá smysl, neboť obec má 533 obyvatel.</p> <p>PK: Souhlasíme s vysvětlením.</p> <p>Pro garanci návazností potřebujeme znát konkrétnější podobu jízdního řádu linky Ex32. Navrhujeme otázku zastavení této linky v Lichkově vyřešit po obdržení návrhu</p>

			jízdních řádů dálkové dopravy pro GVD 2023/2024.
13.	Ex32	U linky Ex32 rovněž navrhujeme zastavení ve stanici Choceň, pokud nebude zajištěno spojení přes linku R19 (z dokumentace není zřejmé). Na žst. Choceň je napojena sídelní oblast Vysokomýtska a Litomyšlska a rovněž východní část Královehradeckého kraje. V případě křížení linky Ex32 s regionální dopravou ve stanici Jablonné nad Orlicí navrhujeme zastavení i v této stanici (využití případného pobytu ve stanici Jablonné nad Orlicí k možnému nastoupení/vystoupení cestujících).	Vysvětleno. Návrh uvedený v Plánu dopravní obslužnosti představuje minimální požadavky a uvádí nejdůležitější místa obsluhy. Ministerstvo dopravy v době vydání Plánu dopravní obsluhy čekalo na potvrzení časů předávky vlaků na území Polska, které následně mohou umožnit navýšení počtu zastavení podle Vámi uvedeného návrhu. S ohledem na předpokládané stavební práce v úseku Praha - Choceň není možné s přílišným navýšováním počtu zastavení počítat.

Plzeňský kraj			
Č.	Kapitola/část	Připomínka	Vypořádání
1.	1.3.1	Plzeňský metropolitní region a průmysl keramických hmot v Horní Bříze - dle našeho názoru již prakticky tento průmysl v Horní Bříze není	Akceptováno. Text upraven.
2.	1.6.3	Dle našeho názoru by bylo vhodné připustit v případě tohoto typu dvousegmentové obsluhy, že u špičkových období může být vhodné zajistit interval služeb 60 minut. Již nyní na území Plz. kraje jsou zčásti doplňovány v těchto obdobích vlaky kategorie Sp, což by do budoucna však mohla být úloha dálkové dopravy.	Akceptováno částečně. V tomto segmentu, který se v případě některých linek pohybuje na pomezí dálkové a rychlé regionální dopravy, je třeba rozlišit poptávku, kterou daná dopravní služba pokrývá. Za určitých okolností může v určitém úseku dojít k souběhu poptávky nadregionální a regionální, kterou společně zajišťují služby dálkové a regionální dopravy. V daném případě by hodinová nabídka dálkové dopravy znamenala převod zodpovědnosti za regionální dopravu na bedra dopravy dálkové. To však nevylučuje spolupráci dopravců na tvorbě společného produktu, což se děje i v Plzeňském kraji. Tento druh spolupráce je v textu nedostatečně popsán. Text na straně 20 je upraven.
3.	2.3.6	Strana 41, větev Plzeň - Domažlice. Považovali bychom za vhodné, aby MD minimálně do dokončení celé rekonstrukce trati Plzeň - Domažlice zvažilo zastavení těchto vlaků linky Ex6 i v Plzni-Jižním Předměstí. Dojde ke sjednocení s chebskou větví, zlepšení přehlednosti pro cestující. Dle našeho názoru je na toto zastavení časový prostor.	Akceptováno. MD v rámci přípravy nabídkového řízení prověří možnost tohoto přidaného zastavení, které přispěje ke sjednocení nabídky expresního spojení mezi Prahou a Plzní a podpoří regionální spojení v Plzeňském kraji. Text na straně 43 upraven.
4.	2.3.6	Plzeňský kraj nesouhlasí s přesunem křížování linky Ex do Mariánských Lázní. Kromě rozpadu uzlu v Plané u Mar. Lázní by bylo důsledkem snížení stability jízdního řádu linky a přípojových vazeb v Plzni hl.n. do všech směrů. Domníváme se, že tímto aktem dosažené zkrácení cestovních dob do/z Chebu o cca 5 minut je vykoupeno významnými negativními dopady. Vážíme si, že MD ČR je připraveno o takovém kroku dále s regionálním objednatelem vést	Vysvětleno. MD si je vědomo dlouhodobě stabilního stanoviska Plzeňského kraje v této věci a za současných podmínek nepřipravuje přesun místa křížování.

		diskusi, nicméně je možné s jistotou již nyní konstatovat, že tento krok je pro území Plzeňského kraje významně negativní. Mimo to Plzeňský kraj svou objednávkou na lince P1 západ prokladovými spěšnými vlaky podporuje atraktivitu dopravní nabídky celého ramene Plzeň - Cheb.	
5.	2.5.1	Na straně 60 je uvedeno možnost ukončování zastavování ve vybraných bodech. Jelikož na území Plz. kraje jsou obsluhovány body Plzeň hl.n., Nepomuk a Horažďovice předměstí, které jsou od sebe vzdáleny průměrně 30 km, a jedná se o důležité přestupní uzly v území, žádáme, aby MD ČR garantovalo, že tyto body nebudou zahrnuty do jim zmíněných úvah a obsluha bude stabilní.	Vysvětleno. Znění textu vzniklo v reakci na situaci, k níž došlo v Ražicích, kdy zavedením přímých regionálních spojů pozbylo významu zastavení linky R11 v pracovní dny. Nepomuku se taková situace netýká, v případě Horažďovic-předměstí vnímáme trvalý zájem Plzeňského kraje o tvorbu přestupních návazností ve směru do Plzně i Českých Budějovic.
6.	2.5.1	Strana 63, dlouhodobý horizont, křižovací body: Připomínáme, ač MD ČR na toto nemá striktní názor, že na základě dříve vypracovaných studií proveditelnosti modernizace trati Plzeň - ČB bylo dohodnuto křižovací místo linky R31 v Horažďovicích předměstí a tento záměr byl ve studii zdůvodněn dokonce konkrétními přínosy. Nemůžeme souhlasit s případným přesunem do Strakonice. MD ČR ostatně v téže kapitole uvádí, že si je vědomo toho, že vazby v Horažďovicích předměstí jsou aktuálně negativně penalizovány. Situace se může dle názoru změnit pouze v případě, že modernizace trati Plzeň - České Budějovice by přinesla mezi těmito sídly systémovou jízdní dobu 90 minut. Dle našeho názoru tomu tak zatím není.	Vysvětleno. Rozsah modernizace dráhy z Českých Budějovic do Plzně stanoví právě probíhající aktualizace studie proveditelnosti. MD jsou známy dosavadní výsledky SP. Konečnou úpravu provozního konceptu linky R31 po dokončení modernizace dráhy projedná MD s objednateli regionální dopravy.
7.	2.5.1	Považovali bychom za vhodné pro dlouhodobý horizont, kdyby materiál obsahoval informaci, že v případě kvalitní modernizace trati Plzeň - ČB je možné uvažovat i o špičkovém intervalu dálkové dopravy 60 minut.	Akceptováno. Text na straně 64 doplněn.
8.	2.5.5	Střednědobý horizont v případě linky R16 - Plzeňský kraj objednává významnou část výkonů. Plzeňský kraj by preferoval v rámci budoucího zadání, aby se jednalo vůči dopravci o společnou smlouvu MD ČR a Plzeňského kraje. Tento způsob zadání významně preferuje nad využitím veřejnoprávní smlouvy mezi MD ČR a Plzeňským krajem.	Vysvětleno. MD zahájí přípravu nabídkového řízení v tomto roce. Otázka smluvního zajištění výkonů linky R16 v objednávce Plzeňského kraje bude jednou z klíčových. Její společné projednání s Plzeňským krajem bude nezbytné.
9.	2.5.5	Plzeňský kraj děkuje MD ČR za možnost prověření doobjednání chybějících spojů do pravidelného intervalu 60 minut v dlouhodobém horizontu. Podotýkáme však, že svou objednávkou Plzeňský kraj tyto "taktové díry" na svém území zaceluje. Pro Plzeňský kraj je pravidelný interval linky R16 po celý den velmi důležitý (s ohledem na návaznosti regionální dopravy	Vysvětleno. Předpokládaným horizontem pro řešení této otázky je období nového smluvního zadání. V tomto plánovacím období nepředpokládáme s ohledem na současný růst nákladů natolik příznivé rozpočtové podmínky.

		zejm. v uzlech Plzeň a Klatovy) a považovali bychom za vhodné, kdyby v případě příznivých finančních možností se MD ČR tímto problémem zabývalo co nejdříve.	
10.	2.5.5	V případě objednávky jednotlivých spojů v úseku Klatovy - Železná Ruda prostřednictvím linky R16 se Plzeňský kraj po letech zkušeností a diskusi s různými subjekty a především na základě síly přepravních proudů v exponovaných dnech velmi kloní k názoru, že by měly dlouhodobě být ponechány v provozu alespoň stávající dva páry vlaků Praha - Železná Ruda přímo. Nebráníme se diskusi o konkrétní provozní koncepci a zajištění vozidel (např. může být řešením pořízení jednotek BEMU na část výkonů v celku), nicméně toto je naše případná vstupní pozice do takových jednání. Ostatně materiál předložený MD ČR k připomínkování sám v úvodu uvádí, že Šumava je klíčová turistická oblast, čemuž by měla odpovídat i konkrétní nabídka spojení, kde jako parametr její kvality vnímáme i přímé spojení se vzdálenějšími částmi ČR.	Vysvětleno. MD vnímá význam přímého spojení do oblasti Železné Rudy. Jednání o vedení přímých spojů bude součástí řešení otázky zajištění provozu ostatních spojů linky R16 v objednávce Plzeňského kraj - viz připomínka č. 8.
11.	2.5.14	Dlouhodobý výhled - domníváme se, že by bylo vhodné, aby MD ČR zajistilo pravidelný interval na lince 120 minut svými prostředky, nikoli prostřednictvím doobjednávky krajů. V případě, že nikoli, žádáme o úzkou spolupráci při přípravě smlouvy.	Vysvětleno. MD si je vědomo významu spojení linkou R25 pro regionální dopravní obslužnost obou krajů - Plzeňského i Ústeckého. Zároveň však přepravní výkony neposkytují jednoznačnou podporu rozvoje spojení čistě v oblasti dálkové dopravy. MD nepředpokládá v brzkém horizontu po roce 2027 takové zlepšení parametrů infrastruktury, které by vedlo ke změně nabídky a poptávky. Pro udržení současného rozsahu tak bude spolupráce objednatelů nezbytná a MD na toto téma regionální objednatel vyzve k jednání v rámci přípravy nabídkového řízení.
12.	2.5.14	Dlouhodobý výhled - Plzeňský kraj by uvítal zmínku o možnosti prověření dopravní koncepce s trháním a spojováním souprav v Žatci, kdy jedna část by pokračovala ve směru Chomutov a Jirkov a druhá ve směru Postoloprty a Most. Tímto krokem by došlo k významnému zrychlení spojení Plzně a Mostecka. V příznivém případě by došlo v Mostě i k vytvoření atraktivní vazby ve směru Bílina, Teplice a Ústí nad Labem. Tento krok vnímáme jako významnou možnost zvýšení atraktivity linky R25.	Neakceptováno. MD dlouhodobě vnímá rizika tohoto provozního řešení v potřebě nasazení dvou jednotek o malé kapacitě tak, aby celková kapacita soupravy v úseku Plzeň - Žatec odpovídala potenciálu přepravní poptávky. S ohledem na požadavek nákupu nových vozidel je takové řešení neúměrně drahé a dostupnost vhodných vozidel je velmi omezené. Zároveň by kapacita rozdělené soupravy v úseku Žatec - Most (v obou ramenech) nemusela dostačovat poptávce. MD dlouhodobě upřednostňuje řešení v podobě systémové přestupní vazby v Žatci. Řešení této otázky může být součástí projednání přípravy nového provozního konceptu pro následující plánovací období - viz připomínka č. 11.
13.	2.5.15	Plzeňský kraj obecně v materiálu postrádá komentář k budoucí možnosti zajištění	Neakceptováno.

		<p>spojení pražské aglomerace s oblastí Strakonicka, Horažďovicka a Sušicka. Domnívá se, že v případě modernizačních prací na infrastruktuře v budoucnu a i záměrů Jihočeského kraje v prostoru mezi ČB a Pískem by mohlo být zajímavé přeměrovat linku R26 do Sušice. Doporučujeme se tímto záměrem začít koncepčně zabývat, protože při splnění určitých okrajových podmínek by dával smysl. S aktuálním stavem infrastruktury je samozřejmě problematický.</p>	<p>MD nepředpokládá v horizontu do dokončení novostavby trati Praha - Beroun takovou změnu okrajových podmínek linky R26, která by umožnila popsanou změnu provozního konceptu. Tento časový horizont se přibližně shoduje s koncem plnění 15 leté smlouvy, kterou MD hodlá uzavřít s plněním od roku 2027. Takový záměr tak dalece přesahuje plánovací období tohoto dokumentu.</p>
14.	3.2	<p>Strana 107 - Ač Plzeňský kraj si je vědom toho, že kompetentní je v rozhodnutí MD ČR především, nedomnívá se, že spojení všech linek nezávislé trakce do jednoho balíku je vhodné. V případě linky R25 se jedná o územně velmi separovanou linku od ostatních linek nezávislé trakce, kde navíc stávající provoz ukázal, že i zadání jediné takové malé linky jednomu dopravci může být ekonomicky velmi výhodné. V případě Plzeňského kraje se jedná o finančně nejvýhodnější smlouvu.</p>	<p>Vysvětleno. Okolnosti uzavření stávající a budoucí smlouvy jsou v případě linky R25 zásadně odlišné a nelze je tak srovnávat. Předpokládaná implementace ETCS, požadavky na kvalitu poskytovaných služeb a další skutečnosti nutně směřují k obnově vozidlového parku novými vozidly. V rámci přípravy nabídkového řízení tento provozní soubor předpokládá MD spolupráci s regionálními objednateli. Její rozsah a podoba budou předmětem společného jednání.</p>
15.	3.3	<p>Strana 109 - přehled požadavků na kvalitu pořizovaných vozidel: v případě, že část spojů by objednával i Plzeňský kraj, požadujeme řešit vzhled vozidel na lince společně. Plzeňský kraj má dobré zkušenosti s vlastními grafickým provedením vozidel.</p>	<p>Vysvětleno. Požadavek na jednotný vzhled vozidel není vázán na objednávku dálkové dopravy jako celku, ale je vnímán ve vztahu k lince, jako jeden z prvků zajišťujících vnímání služby dané linky jako celku. Případná spolupráce objednatelů na objednávce dané linky se tak může na základě společného jednání projevit také v požadavku na vzhled vozidel.</p>
16.	3.3	<p>Strana 109 - přehled požadavků na kvalitu pořizovaných vozidel: v případě vnitřní bezbariérovosti vozidel se domníváme, že ve všech případech by vždy alespoň část soupravy (byť malá) měla tento standard splňovat</p>	<p>Vysvětleno. Parametr vnitřní bezbariérovosti je nastaven tak, že pro jeho naplnění je nutně potřebná vnitřní bezbariérovost v rámci celé vlakové soupravy nebo jednotky. Vozidla s nízkopodlažním nástupem tak nikdy nemohou tento požadavek naplnit.</p>
17.	3.3	<p>Strana 110 - přehled požadavků na kvalitu pořizovaných vozidel: pro vyloučení pochybnosti doporučujeme MD ČR do přehledu doplnit požadavek na sedadla s látkovým povrchem a zvážit uvedení poměrů sedadel ve velkoprostorech (čtyřky/dvojky).</p>	<p>Vysvětleno. Nastavení kvality služby je v kompetenci dopravce (nese rizika tržeb). MD stanovuje nutné minimální hodnoty.</p>
18.	3.3.2	<p>Strana 115 a vstupování MD ČR do vztahů dopravce - integrovaný dopravní systém. Chápeme, že MD ČR nechce participovat na těchto smlouvách mezi IDS a dopravci. Uvítali bychom však, kdyby MD ČR dávalo do závazkových smluv dopravci přímou povinnost, že v případě zájmu organizátora IDS je povinen dopravce neprodleně vstoupit do jednání s organizátorem ohledně zařazení vlaků do příslušného IDS.</p>	<p>Souhlasíme. Obdobná úprava ve smlouvách MD s dopravci již v současné době existuje.</p>
19.	3.3.3	<p>Strana 117 - Oceňujeme, že MD ČR definuje v materiálu i zájem o kvalitu.</p>	<p>Částečně akceptováno.</p>

		Plzeňský kraj dlouhodobě nebyl spokojen s kvalitou nasazovaných vozidel na lince R16, přičemž prostřednictvím organizátora o tomto informoval neformálně i MD ČR. Doufáme, že v materiálu uvedená premisa povede skutečně ke zvýšení zájmu o kvalitu poskytovaných služeb.	S uvedeným tvrzením souhlasíme. Je to vždy řešení vztahu mezi kvalitou a cenou, přičemž linka R16 byla příkladem linky, kde MD upřednostnilo zajištění rozsahu dopravy a následně muselo být velmi střídme z hlediska kvality, která by měla na cenu dopravního výkonu velký vliv. Ukazuje se ale, že do budoucího období je ale i kvalita důležitá, nejen rozsah provozovaných vlaků.
20.	3.3.3	Strana 117 a 118: Materiál pracuje i s možnými bonusovými platbami dopravcům za plnění kvality vybraných služeb. Toto je možné zvážit, nicméně musí být velmi pečlivě definováno. Například dle kapitoly MD ČR nepřipouští snížení kvality nasazením nevhodných vozidel, nicméně v takovém případě bonusová platba nedává smysl, jelikož dopravce by musel plnit 100%. To je prakticky téměř nereálné.	Děkujeme za upozornění. Bonusové platby byly aktuálně ve smlouvách zrušeny, neboť zakládaly velmi složité vztahy se státním rozpočtem. Text odstraněn.
21.	3.3.3	Strana 117: je uvedeno, že za přípoj se uvažuje přípoj do 20 minut. Ač se domníváme, že sledovaných 60 minut platných dle železniční logiky je velmi široké období, vnímáme hodnotu 20 minut naopak jako velmi odvážnou, v případě dálkové dopravy pak dvojnásob. Domníváme se, že kompromis je hodnota sledování mezi 30 - 45 minutami.	Neakceptováno. Cílem koncepce dálkové dopravy v ČR je tvorba ITJR s úzkými přestupními uzly (výjimku tvoří velké uzly, kde takového stavu nelze u všech linek z principu dosáhnout, např. Olomouc, Praha - viz obr. 6). Delší přestupní vazby jdou proti smyslu těchto systémových návazností.
22.	3.4	Kapitola obecně shrnuje i redukce během pandemie COVID. Zde můžeme shrnout náš poznatek, že vybrané dočasné redukce dálkové dopravy (a nemyslíme tím první přepravní segment) byly s ohledem na dopady v regionální dopravě poměrně necitlivé. Věříme, že tato situace se snad již nebude opakovat, nicméně pokud ano, byli bychom pro lepší komunikaci s regionálními objednateli a větší řízení redukce dálkové dopravy ze strany jejího objednatele.	Vysvětleno. MD si je vědomo negativních dopadů do regionální dopravní obslužnosti, které vyvolaly redukce dálkové dopravy v průběhu let 2020 a 2021, tak jejich popis není předmětem kapitoly 3.4. Tato část PDO se soustředí na popis změn dopravního chování obyvatelstva a vliv na financování veřejné dopravy. Věříme, že současný trend vývoje už nevyvolá potřebu obdobných opatření. V opačném případě však máme možnost zúročit zkušenosti, které nám toto nesnadné období přineslo.
23.	3.4.2	Strana 123 - vnímáme, že jednorázové investiční dotace jsou pobídkou, která řeší problém v daném okamžiku a nemusí řešit problém kompenzace do budoucna, když dotace nebude k dispozici. Nicméně jednak málokdy pokryjí tyto dotace 100 % nákladů a druhak s ohledem na skokové navyšování všech nákladů se jedná pro regionální objednatele o důležité prostředky k tomu, aby případné navýšení finančních prostředků v jejich rozpočtech bylo postupné, nikoli skokové. To vede k udržitelnosti služeb ve veřejné přepravě cestujících. I proto není možné na tento instrument zatím rezignovat.	Akceptováno. Ve výjimečných případech lze akceptovat existenci takových investičních dotací – viz například podpora Modernizačního fondu pro alternativní pohony. Do textu doplníme.
24.	Příloha 2	Chybí ve všech horizontech vymezení směru VRT přes Plzeň do Německa. Plzeňský kraj je toho názoru, že tento směr je v rámci koncepce VRT aktuálně zcela opomíjen.	Neakceptováno. Strategie rozvoje železniční sítě včetně VRT je v kompetenci Správy železnic. MD v této indikativní části dokumentu převzalo informace o předpokládaném rozvoji sítě

			a nastínilo směr rozvoje sítě dálkové dopravy za takto daných předpokladů. Rozvoj infrastruktury v ose Praha - Plzeň - Německo v současnosti zahrnuje pouze 2 významné stavby - novostavba trati Praha - Beroun a modernizace trati Plzeň - Domažlice st. hranice.
25.	Příloha 2, kap. 2.2	V tabulce na straně 139 bychom za vhodné doporučovali uvést u linky R31 špičkový interval 60 minut.	Akceptováno. Hodnota špičkového intervalu v tabulce č. 46 upravena.
26.	obecně	Považujeme za důležité stanovit metodiku k případnému licencování komerčních spojů či linek, které jsou souběžné nejen s vlaky regionální, ale i dálkové dopravy. Nedomníváme, že stávající opora je dostačující k ochraně spojů v závazku veřejné služby. Příklad: obtížná ochrana tras vlaků linky R16 mezi Plzní a Klatovy před komerčními linkami.	Vysvětleno. Předkladatel je přesvědčen, že v tomto případě není řešením metodika ústředního orgánu státní správy. Rozhodování v oblasti licenčního řízení musí vždy vycházet z reálné přepravní a ekonomické situace v určitém přepravním spojení, a nikoliv z obecných zásad (které jsou stanoveny právním předpisem). Je na jednotlivých dopravních úřadech, aby svůj postup odůvodnily. Ministerstvo jako přezkumný orgán pak vytváří určitou obecnou normu v rámci své ustálené rozhodovací praxe.

Středočeský kraj			
Č.	Kapitola/část	Připomínka	Vypořádání
1.	2.3.6	U okrajových vlaků linky Ex6 s rozšířenou zastavovací politikou, které již nemají další systémové návaznosti v dálkové dopravě (typicky IC 550) preferujeme sjednocení zastavovací politiky s linkou R16 (resp. vedení vlaku linky R16 namísto Ex6).	Neakceptováno. Požadovaná přidaná zastavení se týkají okrajové části dne a stanic Beroun a Zdice. V případě Zdic vnímáme spíše malý potenciál poptávky a v případě Berouna je poptávka v dostatečné míře pokryta ostatními spoji dálkové a regionální dopravy.
2.	2.4.2	Vítáme rozšíření provozu linky R9 na prakticky celodenní a celotýdenní interval 60 minut od GVD 25/26, které umožní systematizaci přípojů na území Středočeského kraje.	Děkujeme za vyjádření.
3.	2.4.2	Podporujeme zbudování Hlízovské spojky a peronizaci ŽST Čáslav, které jsou uvedeny v požadavcích na infrastrukturu.	Děkujeme za vyjádření.
4.	2.4.2	Zároveň bychom uvítali s dokončením rekonstrukce tratě 230 dosažení uzlu Kolín v časové poloze X:00 při respektování uzlu Havlíčkův Brod X:00 (tzn. dosažení systémové jízdní doby Havlíčkův Brod – Kolín 60 minut).	Vysvětleno. Ministerstvo dopravy předpokládá, že dokončení dílčích modernizačních prací v úseku Kolín - Havlíčkův Brod umožní dosažení systémové jízdní doby 60 minut. Nepředpokládáme však, že tento stav nastane během plánovacího období, proto není v textu uveden.
5.	2.4.2	Z formulace pro výhled 2027+ není zřejmé, kudy plánuje MDČR vést linku R9 po dokončení jednotlivých částí Praha – Brno (zejména po zprovoznění VRT Střední Čechy). Středočeský kraj preferuje zachování existence linky dálkové dopravy (R9 či jiné) v relaci Praha – Kolín – Čáslav – Havlíčkův Brod.	Vysvětleno. I po zavedení linek využívajících nové úseky VRT předpokládáme zachování linky dálkové dopravy jedoucí po původní trati s obsluhou stejných míst, která jsou nyní obsloužena linkou R9. Termín zahájení provozu na nových linkách a nových úsecích infrastruktury bude ovlivněn zahájením provozu na příslušných dráhách.

6.	2.4.3	Krátkodobě bychom uvítali doplnění chybějícího páru vlaků linky R10 v dopoledních hodinách s ohledem na systémové návaznosti na regionální dopravu.	Neakceptováno. Vzhledem k omezeným možnostem státního rozpočtu v nejbližším období není možné požadavku vyhovět. Cílovým stavem z hlediska provozního konceptu však je vedení vlaků v taktu 1 h po celý den.
7.	2.4.3	Z formulace není zřejmé, kudy MDČR plánuje vést linku R10 po dokončení optimalizace trati Praha – Lysá nad Labem a zároveň před zprovozněním VRT Polabí. Zrychlenou obsluhu relace Lysá nad Labem – Praha plánujeme v souladu s Plánem dopravní obslužnosti Středočeského kraje 2021–2025 zajistit spěšnými vlaky. S ohledem na tento záměr (a další záměry mj. i v dálkové dopravě po vybudování Všejské, Bezděčinské a Dalovické spojky) a kapacitní limity příměstské tratě 232/231 preferujeme vedení linky R10 mimo trať 232.	Vysvětleno. Ministerstvo dopravy s ohledem na nové uspořádání provozního konceptu Středočeského kraje po zprovoznění nových infrastrukturních celků hledá možnosti řešení nastalé situace. Řešení není uzavřeno a v plánovacím období spíše předpokládáme konzervativní vedení vlaků linky R10, včetně trasování přes Lysou nad Labem. Situaci v oblasti dokončování jednotlivých staveb budeme sledovat a vyhodnocovat.
8.	2.4.3	Po zbudování VRT Polabí preferujeme vedení linky R30 po této trati z důvodu zkrácení cestovních dob pro dojížděku do Prahy (Nymburk, Poděbrady).	Vysvětleno. Vedení vlaků linky R30 po úseku VRT Polabí bude souviset s parametry souprav a jejich přechodností na VRT Polabí společně se stavem dopravní infrastruktury severně od Hradce Králové. V době sestavy Plánu dopravní obslužnosti nebyly známy potřebné informace pro přijetí příslušného rozhodnutí.
9.	2.4.3	Po vybudování Libické spojky Středočeský kraj požaduje co nejtěsnější dosažení uzlu Nymburk hl.n. X:00 linkou R10 (resp. R30) s ohledem na regionální vazby.	Vysvětleno. Ministerstvo dopravy bude primárně sledovat vazbu ve stanici Chlumeck nad Cidlinou v poloze X:30. Příjezd/odjezd do stanice Nymburk bude odvozen od této přestupní vazby.
10.	2.4.3	U systémových vazeb linky R10 doporučujeme uvést u ŽST Nymburk hl.n. též vazby na regionální dopravu zejména ve směrech Mladá Boleslav, Jičín, Kolín a Lysá nad Labem – Praha.	Akceptováno částečně. Ve stanici Nymburk hl.n. doplněny vazby regionální dopravou na Jičín. (str. 54)
11.	2.4.3	Úpřesnění: U systémových vazeb linky R10 uvedená linka spěšných vlaků Trutnov – Chlumeck nad Cidlinou – Kolín je zajišťována na základě veřejnoprávní smlouvy Královéhradeckým krajem i na území Středočeského kraje.	Akceptováno. Byla odstraněna závorka. (str. 54)
12.	2.4.4	U okrajových vlaků linky R15 s rozšířenou zastavovací politikou, které již nemají další systémové návaznosti v dálkové dopravě (typicky R 600) preferujeme sjednocení zastavovací politiky s linkou R20 (resp. vedení vlaku linky R20 namísto R15).	Neakceptováno. Přidaná zastavení linky R15 v Roudnici a Lovosicích v okrajových částech doplňují nabídku linky R20. Souhrnná nabídka spojení v tomto období odpovídá poptávce a nevyžaduje vést vlaky obou linek souběžně. Pokud se týče stanic Kralupy nad Vltavou a Hněvice, tak jejich dopravní obsluha je dostatečně zajištěna spoji linky R20 nebo regionální dopravou.
13.	2.5.5	U dlouhodobého výhledu vítáme záměr prověření doplnění nabídky linky R16 na celodenní takt 60 minut mezi Prahou a Plzní, zároveň bychom však uvítali doplnění chybějících párů vlaků (zejména	Vysvětleno. Navýšení rozsahu objednávky v rámci současného smluvního vztahu i s ohledem na výhledové rozpočtové možnosti objednatel nepředpokládá. Zvolený termín je v souladu

		v dopoledních hodinách) již v dřívějším horizontu. Absence těchto spojů komplikuje systematické návaznosti regionální dopravy v ŽST Beroun. Pro doplnění chybějících vlaků linky R16 dle našeho názoru hovoří i vysoké přepravní výsledky dopoledních spojů jedoucích z Prahy, kdy zejména o víkendech (sobotách) dochází k obsazenosti vyšší, než je nabízená kapacita vlaků.	s horizontem uzavření nové smlouvy a obnovy vozidlového parku.
14.	2.5.5	V souvislosti s obnovou vozového parku od období 2026/2027 s předpokladem lepších dynamických vlastností oproti stávající soupravě a v souvislosti s infrastrukturními úpravami v úseku Plzeň – Klatovy (a příp. zřízení rychlostního profilu V150 v úseku Plzeň – Beroun) bychom uvítali těsnější dosažení uzlu Beroun v X:00 při respektování taktových uzlů na území Plzeňského kraje (Klatovy X:30, Rokycany X:30). Bylo by tak lépe využito výhod ITG, kdy umístění úplných taktových uzlů do významných regionálních center se systémovými návaznostmi podporuje síťový efekt veřejné dopravy jako celku. Z pohledu regionální dopravy je uzel Beroun X:00 prakticky dosahován již dnes, jak z pohledu osy Beroun – Rakovník (– Most), tak Beroun – Příbram. Při současných časových polohách linky R16 však dochází k těsným nepřipojům v relaci Rakovník – Beroun – Plzeň, resp. příliš dlouhým připojům v relaci Rakovník – Beroun – Praha.	Vysvětleno. MD vnímá přínosy tohoto požadavku, ale časovou polohu linky určují definované okrajové podmínky a jízdní doba vlaku. Dosažení přestupního uzlu X:00 v Berouně tak není možné zaručit a MD ho proto jako konstrukční podmínku nesleduje.
15.	2.5.6	Rádi bychom v brzkém horizontu otevřeli problematiku zastavovací koncepce linky R17.	Konstatování. MD je připraveno k jednání.
16.	2.5.6	Na lince R17 předpokládáme v souvislosti s dokončením staveb Sodoměřice – Votice a Soběslav – Doubí dosažení těsného uzlu Benešov u Prahy X:30 při respektování uzlu Tábor X:00. U ŽST Benešov u Prahy předpokládáme zřízení všesměrových návazností na autobusové linky v této oblasti, což je podpořeno i realizací investic do tamějšího autobusového terminálu.	Vysvětleno. V této souvislosti uvádíme, že dosažení polohy X:30 v Benešově u Prahy není sledovaným cílem MD, ale plyne z okrajových podmínek uzlu Tábor X:00 a cestovní doby v úseku Tábor - Benešov u Prahy. MD proto není připraveno takovou časovou polohu zaručit.
17.	2.5.6	Vítáme rozšíření provozu linky R17 ve výhledu 2027+ na pravidelný celodenní takt 60 minut, uvítali bychom doplnění chybějících vlaků již v dřívějším horizontu. Doporučujeme též upřesnit „zavedení celodenní pravidelné nabídky dálkové dopravy v pravidelném taktu 60 minut“, že se týká linky R17, nikoli souhrnného taktu veškeré dálkové dopravy na trati 220.	Akceptováno částečně. Podmínkou rozvoje nabídky je dokončení modernizace dráhy včetně úseku do Českých Velenic a obnova vozidlového parku v rámci nového smluvního vztahu. Těmto předpokladům odpovídá i očekávaný horizont. Text na straně 77 upřesněn.
18.	2.5.9	Další doplnění nabídky linky R20 na plný interval 60 minut v pracovní dny, které je uvedené pro výhled 2022–2026, bychom uvítali.	Děkujeme za vyjádření. Řešení je závislé zejména na rozsahu disponibilních veřejných prostředků.

19.	2.5.10	Nově zbudovaná zastávka v Neratovicích obsluhovaná linkou R21 se nazývá Neratovice sídliště, nikoli Neratovice město.	Akceptováno. Název zastávky upraven (str. 84)
20.	2.5.10, 2.5.11	Ve výhledu 2027+ u linky R21 je uvedeno zrychlení linky a přesunutí křižování z Mnichova Hradiště do Turnova na S:00. Dnes však probíhá křižování v Mnichově Hradišti v poloze L:00, navržen tak je časový posun základního 120minutového taktového modelu o cca 60 minut. Uvítali bychom bližší specifikaci sledovaného konceptu zejména ve vazbě na linku R22, neboť je uvedeno udržení směrové vazby na linku R22 (dojde též k posunu linky R22 o 60 minut, tj. Nymburk hl.n. v poloze L:00?).	Vysvětleno. Příjezd R21 do Turnova je předpokládán v S:00 na přípoj od linky R14, v druhé hodině by podle předpokladů měla být vedena linka R22B Kolín - Mladá Boleslav - Turnov - Liberec. Linky by tak měly být vedeny v hodinovém prokladu. S ohledem na připomínky Vašeho a Libereckého kraje předpokládáme svolání jednání, na kterém bude konkretizován další postup týkající se objednávky spojů dálkové dopravy v oblasti Mladoboleslavska, na které bude vypracován další postup objednávky MD v letech 2027+.
21.	2.5.10	Uvítali bychom jednání ve věci formy a podoby budoucí objednávky linky R21 od GVD 2027/28. Po dostavbě Všejské, Bezděčinské a Dalovické spojky a modernizace stanice Mladá Boleslav město je pro Středočeský kraj požadovaným stavem dosažení souhrnného taktu linky rychlých vlaků v úseku Praha – Mladá Boleslav město 60 minut (s možným větvením po 120 minutách dále ve směrech Turnov a Česká Lípa) s dosažením úplného taktového uzlu Mladá Boleslav město X:30. Zároveň zde Středočeský kraj spatřuje potenciál zvýšení efektivity vozidel z hlediska jejich proběhu a provozní zálohy, pokud by celý 60minutový takt souběžně s linkou R22 byl součástí jednoho provozního souboru (zajištění jedním dopravcem).	Akceptováno. S ohledem na připomínky Vašeho a Libereckého kraje předpokládáme svolání jednání, na kterém bude konkretizován další postup týkající se objednávky spojů dálkové dopravy v oblasti Mladoboleslavska, na které bude vypracován další postup objednávky MD v letech 2027+ .
22.	2.5.10.	Z našeho pohledu je vhodné prověřit možnost zjednotření obsluhy v relaci Mladá Boleslav – Česká Lípa, zajištění provozu rychlíky linky R22/R21 (Kolín/Praha –) Mladá Boleslav – Bezděz – Česká Lípa v objednávce MDČR případně doplněné objednávkou regionálního objednatele do výsledného intervalu 60/60 minut, se zastavením v tarifních bodech na území Středočeského kraje: Mladá Boleslav město, Bakov nad Jizerou, Malá Bělá, Bělá pod Bezdězem a Bezděz.	Vysvětleno. S ohledem na připomínky Vašeho a Libereckého kraje předpokládáme svolání jednání, na kterém bude konkretizován další postup týkající se objednávky spojů dálkové dopravy v oblasti Mladoboleslavska, na které bude vypracován další postup objednávky MD v letech 2027+ .
23.	2.5.11	Uvítali bychom jednání ve věci formy a podoby budoucí objednávky linky R22 od GVD 2027/28. Po dostavbě Všejské, Bezděčinské a Dalovické spojky a modernizace stanice Mladá Boleslav město je pro Středočeský kraj požadovaným stavem dosažení souhrnného taktu linky rychlých vlaků v relaci Kolín – Mladá Boleslav město 60 minut (s možným větvením po 120 minutách dále ve směrech Česká Lípa a Turnov) s dosažením úplného taktového uzlu Mladá Boleslav město X:30.	Vysvětleno. S ohledem na připomínky Vašeho a Libereckého kraje předpokládáme svolání jednání, na kterém bude konkretizován další postup týkající se objednávky spojů dálkové dopravy v oblasti Mladoboleslavska, na které bude vypracován další postup objednávky MD v letech 2027+ .

		Zároveň zde Středočeský kraj spatřuje potenciál zvýšení efektivity vozidel z hlediska jejich proběhu a provozní zálohy, pokud by celý 60minutový takt souběžně s linkou R21 byl součástí jednoho provozního souboru (zajištění jedním dopravcem).	
24.	2.5.11	Z našeho pohledu je vhodné prověřit možnost zjednotvení obsluhy v relaci Mladá Boleslav – Česká Lípa, zajištění provozu rychlíky linky R22/R21 (Kolín/Praha –) Mladá Boleslav – Bezděz – Česká Lípa v objednávce MDČR případně doplněné objednávkou regionálního objednatele do výsledného intervalu 60/60 minut, se zastavením v tarifních bodech na území Středočeského kraje: Mladá Boleslav město, Bakov nad Jizerou, Malá Bělá, Bělá pod Bezdězem a Bezděz.	Vysvětleno. S ohledem na připomínky Vašeho a Libereckého kraje předpokládáme svolání jednání, na kterém bude konkretizován další postup týkající se objednávky spojů dálkové dopravy v oblasti Mladoboleslavska, na které bude vypracován další postup objednávky MD v letech 2027+ .
25.	2.5.13	V souvislosti s postupným zlepšováním parametrů infrastruktury (již do značné míry realizovaným zavedením rychlostního profilu V130 v úseku Kladno – Rakovník, plánovaným zřízením přeložky trati Nové Strašecí – Stochov, postupnou realizací modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla) bychom uvítali změnu konstrukční polohy linky na Rakovník X:00 – Stochov X:30 – Praha X:30 a doplnění na hodinový interval a prodloužení vlaků do Blatna u Jesenice na trati 161 se systémovými návaznostmi na linku R25. Právě zřízení úplného taktového uzlu Rakovník X:00 je námi sledováno i ve vazbě na linku Rakovník – Beroun a Rakovník – Louny.	Vysvětleno. O podobě provozního konceptu v období od roku 2027, tj. pro následující plánovací období a zároveň pro období nové smlouvy, je MD připraveno vést se SČK jednání.
26.	2.5.13	Uvítali bychom jednání ve věci formy a podoby budoucí objednávky linky R24 od GVD 2027/28. Po realizaci infrastrukturních úprav na trati 120 (modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla, přeložka trati Nové Strašecí – Stochov, modernizace ŽST Rakovník apod.) je pro Středočeský kraj požadovaným stavem dosažení souhrnného taktu linky rychlých vlaků Rakovník – Kladno – Praha 60 minut s dosažením taktových uzlů Rakovník X:00, Stochov X:30, Kladno X:45/X:15, Praha hl.n. X:30. Zároveň zde spatřujeme potenciál zvýšení efektivity vozidel z hlediska jejich proběhu a provozní zálohy, pokud by linka byla prodloužena do Blatna u Jesenice se systémovými návaznostmi na linku R25 (protrasování je navrženo z důvodu nejistoty ve stabilním dosažení krátkého obratu v ŽST Rakovník) a pokud by celý 60minutový takt byl součástí jednoho provozního souboru (zajištění jedním dopravcem).	Vysvětleno. O podobě provozního konceptu v období od roku 2027, tj. pro následující plánovací období a zároveň pro období nové smlouvy, je MD připraveno vést se SČK jednání.

27.	2.5.13	Dovolujeme si vyjádřit podporu v prověření možnosti elektrizace a dalších úprav v úseku Kladno – Rakovník, které jsou zmíněny u linky R24 ve výhledu 2027+.	Konstatování.
28.	2.5.14	Přestože linka R25 není vedena po území Středočeského kraje, dovolujeme si vyjádřit podporu k záměru posunu křižování do stanice Blatno u Jesenice, které je uvedené ve výhledu 2027+, a to s ohledem na systémové návaznosti v relacích Rakovník – Jesenice – Plzeň a Rakovník – Jesenice – Podbořany, které výhledově sledujeme.	Konstatování. Podmíněno zlepšením stavu infrastruktury.
29.	2.5.15	V konstrukční poloze linky R26 je uvedeno křižování v S:00 v ŽST Loděnice na trati 171. Jedná se však o trať 173. Prosíme o úpravu.	Akceptováno. Text na straně 96 upraven.
30.	2.5.15	U systémových vazeb linky R26 je uvedena vazba v ŽST Březnice ve směru Blatná – Strakonice. Z důvodu nepravidelného intervalu vlaků linky R26 (četné vynechávky z pravidelného intervalu 120 minut) zde byl ze strany regionálních objednatelů zvolen provozní koncept, kdy tyto návaznosti nejsou zřízeny. Žádáme o úpravu textace. Zároveň jsou regionální objednatelé ve shodě, že v případě zavedení pravidelného celodenního intervalu 120 minut na lince R26 zmíněné návaznosti obnoví. Zároveň bychom již v krátkodobém horizontu uvítali doplnění nabídky linky R26 na celodenní interval 120 minut.	Akceptováno částečně. Znění textu na straně 96 upraveno. Posouzení úprav provozního konceptu včetně navýšení rozsahu objednávky bude předmětem přípravy nabídkového řízení, které se týká provozu v následujícím plánovacím období. MD předpokládá projednat uvažované změny se SČK.
31.	2.5.15	Uvítali bychom změnu provozního konceptu umožňující přidání zastavení na zastávkách Příbram sídliště a Tochovice zastávka.	Neakceptováno. Současné omezující podmínky provozního konceptu neumožňují navyšovat četnost zastavení v úseku Příbram - Písek. Případné krácení jízdní doby bude využito k přidání zastavení v Písku zastávce, které MD dlouhodobě předpokládá.
32.	2.5.15	Ve výhledu 2027+ u linky R26 je uvedena spolupráce s regionálními objednateli v hledání synergie ve sjednocení nabídky dálkové a regionální dopravy. Jako příklad je uvedena relace České Budějovice – Písek. Domníváme se, že obdobné sjednocení by bylo vhodné též v úseku Příbram (sídliště) – Březnice (příp. dále směr Písek).	Akceptováno. MD takovou spolupráci uvítá. Text na straně 97 doplněn.
33.	2.5.15	Uvítali bychom jednání ve věci formy a podoby budoucí objednávky linky R26 od GVD 2027/28. Po realizaci optimalizace trati 171 Praha – Beroun je pro nás zvažovaným stavem dosažení souhrnného taktu linky rychlých vlaků Praha – Beroun – Příbram – Březnice 60 minut (s možným pokračováním doplněných vlaků ve směru Písek, či Blatná). Zároveň zde spatřujeme potenciál zvýšení efektivity vozidel z hlediska jejich proběhu a provozní zálohy, pokud by celý 60 minutový takt byl součástí jednoho provozního souboru (zajištění jedním dopravcem).	Vysvětleno. O podobě provozního konceptu v období od roku 2027, tj. pro následující plánovací období a zároveň pro období nové smlouvy, je MD připraveno vést se SČK jednání.

34.	3	Považujeme za vhodné otevřít diskusi nad problematikou objednávky a objednavatele druhého přepravního segmentu (kategorie vlaků "R"), kdy je dnes v mnoha případech tímto segmentem realizována obsluha spíše regionálního charakteru. Typickým případem je například linka R24 nebo R26.	Vysvětleno. Takovou diskusi je možné a vhodné zahájit, nicméně její výsledky nemůžeme v předkládaném dokumentu předjímat. Zejména v případě linky R24 se jedná o linku, která má vysloveně charakter rychlé regionální dopravy a její dlouhodobá objednávka ze strany MD je spíše nesystémová.
35.	3.3.2	Je uvedeno, že u vlaků I. přepravního segmentu integraci do regionálních systémů MDČR nepředpokládá. Obecné důvody tohoto kroku jsou nám známe a pochopitelné, chtěli bychom však otevřít jednání o případných výjimkách, především u vlaků relace Praha – Kolín, kde nepředpokládáme výrazný nárůst počtu cestujících vyvolaný integrací vlaků expresního segmentu. Současně by tím byla regionálním objednatelům usnadněna tvorba jízdního řádu návazných vlaků v ŽST Kolín, kdy je preferována konstrukce přípojů na integrované vlaky z důvodu umožnění cest v regionu na jízdenku IDS.	Vysvětleno. Právě relace Praha - Kolín je s ohledem na intenzitu přepravních vztahu velmi problematická pro integraci Ex. Není možné připustit, že dopravce bude dimenzovat kapacitu expresu do Vídně, Žiliny či Gdyně podle úseku Praha - Kolín.

Ústecký kraj			
Č.	Kapitola/část	Připomínka	Vypořádání
1.	kapitola 2.2, obr. 7, str. 27	v případě linek R14 a R15 je chybně uváděn dopravce	Akceptováno. Text opraven.
2.	kapitola 2.3.5, str. 39	v posledním odstavci oddílu "Poptávka cestujících na lince a její vývoj, typická kapacita linky" - 2x slovo teoreticky a "je potřebný počet souprav"	Akceptováno. Text opraven.
3.	kapitola 2.3.5, str. 40	přestupní vazba linky Ex5 a linky U8 již neexistuje, a to v důsledku úpravy modelu linky U8 s účinností od 12/2016. Linka U8 nyní dosahuje uzlu Děčín v :30 a tvoří tak vazbu s linkou R20	Akceptováno. Zmínka o vazbě na regionální dopravu v Děčíně odstraněna.
4.	kapitola 2.3.5, str. 40	upozorňujeme na možný termínový rozpor okamžiků, od kterých má dopravce závazek k nasazení nové vlakové soupravy. Na straně 40 se uvádí termín "od období platnosti jízdního řádu 2025/2026", na str. 39 se uvádí termín "rok 2023".	Akceptováno. V souladu s uzavřenou smlouvou sjednocen termín na zahájení provozu nových vozidel v období od roku 2024 do roku 2026.
5.	kapitola 2.5.9, str. 83	v uzlu Lovosice je v minutě :00 vazba mezi linkou dálkové dopravy R20 a linkami regionální dopravy U11 a U6. Linka U10 je v Lovosicích vedena na uzel :30, kde tvoří přestupní vazbu s regionální linkou U4.	Akceptováno. Informace o vazbě na linku U10 vypuštěna.
6.	kapitola 2.5.9, str. 83	k výhledům na lince R20 uvádíme, že Ústecký kraj sleduje alternativní možnosti zajištění mezi cestujícími atraktivního spojení v relaci Ústí nad Labem - Děčín - Drážďany spoji nad rámec dálkové dopravy (linka Ex5) a regionální dopravy (kombinace linek U1, U28 a S1). Toto spojení je uváženo pod označením RE20	Informace na vědomí. MD nepředpokládá rozšiřovat nabídku spojení linkou R20 nad rámec současné trasy linky. Zároveň je připraveno jednat s Ústeckým krajem a smluvním dopravcem o možnostech využití náležitosti linky R20 na jiných dopravních výkonech ve veřejných službách v regionální dopravě.

	<p>a zajišťuje přepravu do Drážďan především v obdobích adventních trhů a dále pak o víkendech a státem uznaných svátcích také v období duben - říjen. Součástí této linky je také reciproční spojení Drážďany - Litoměřice, které je objednáváno jen v období duben - říjen. Jednou ze sledovaných alternativních variant tohoto spojení je možnost využití soupravy linky R20, čímž by mohlo dojít k prodloužení vybraných spojů a vytvoření přímého spojení již z Prahy, a to s nabídkou na využití regionálních tarifních systémů. Takové řešení si vyžádá navýšení turnusové potřeby o 1 soupravu, která o víkendech není díky vedení linky R20 v základním 120 minutovém intervalu využita. O přesných možnostech předpokládáme s MDČR, jakožto objednatele této linky vést jednání po nalezení shody na návrhu řešení s partnerským objednatelem linky RE20, tj. dopravním svazem VVO. Zde spíše uvádíme jako připomínku k vzetí na vědomí.</p>	
--	--	--

Zlínský kraj			
Č.	Kapitola/část	Připomínka	Vypořádání
1.	2.5.7	Vzhledem ke kvalitním vozidlům na lince R18 žádáme převedení linky R18 do kategorie Ex.	Vysvětleno. Linka R18 má určitý „přechodový“ charakter mezi R a Ex, tj. nejedná se ani výlučně o linku II. přepravního segmentu (R), ani výlučně o linku I. přepravního segmentu (Ex). Zatímco v úseku Praha – Olomouc převládá charakter Ex, v úseku Olomouc – Luhačovice se jedná o klasickou linku R. Po skončení účinnosti stávající smlouvy v roce 2028 bude možné klasifikaci této linky znovu posoudit (i v kontextu dalších) „přechodových“ linek a případně upravit.
2.	2.5.7	Žádáme v úseku Staré Město u U.H. - Luhačovice o nasazení modernizovaných lokomotiv řady 750.7 z důvodu snížení hlukové zátěže při pobytu vlaku v lázeňském městě Luhačovice.	Vysvětleno. Ministerstvo dopravy nestanovilo ve smlouvě s dopravcem konkrétní typ hnacího vozidla, který má zajišťovat dopravní obsluhu v relaci Staré Město - Luhačovice. Z hlediska MD je současný typ hnacího vozidla vyhovující, zároveň ale nebude bránit dopravci v případné změně vozidla, pokud bude vyhovovat z hlediska příslušné smlouvy o veřejných službách (týkající se linek Ex2 a R18) a předpisů, které se týkají kolejových vozidel a jejich provozu na železniční síti ČR.
3.	2.5.7	Žádáme o přetrasování vybraných vlaků, cca poloviny, linky R18 z úseku Újezdec u Luhačovic - Luhačovice do úseku Újezdec u Luhačovic - Bojkovice. Cílem je umožnění atraktivního provázání vlaků regionální a dálkové dopravy, zkrácení dob jízdy vlaků linky R18 do koncových stanic Luhačovice/Bojkovice díky křížování v Újezdci u Luhačovic včetně získání	Vysvětleno. V současné době je linka notifikována s vedením do Luhačovic, a takový stav bude platit po celé plánovací období dokumentu (konkrétně do roku 2028). Následně v dalším plánovacím období bude možné společně se Zlínským krajem zvážit, zda není vhodné její přetrasování částečně i do Bojkovic, a to i se zřetelem na vývoj elektrizace infrastruktury.

	"zároční" přestupní vazby mezi vlaky R18 a také obslužení dalšího regionálního centra. Konkrétní vlaky budou předmětem jednání obou objednatelů. Zlínský kraj zajistí vždy přípoj od/k R18 do/z destinace, která nebude R18 právě obsloužena.
--	---

Správa železnic			
Č.	Kapitola/část	Přípomínka	Vypořádání
1.	Úvod, str. 3	Ve 3. odstavci je rozebráno plánovací období. Z pohledu provozovatele dráhy jsou kratší období složitá pro řešení uspokojení potřeb dopravců vyvolaných nepředpokládaným přístupem objednavatelů k veřejné dopravě. Mnoho dopravců je věc, která v jednotlivých uzlech zásadním způsobem komplikuje technologii – jiné soupravy (objíždění), přesuny souprav na čištění, obraty, předtápění, doplňování zboží atd. Toto jsou záležitosti, které taktéž zásadním způsobem omezují i příslušnou kapacitu trati (od dopravců jsou pak požadavky, abychom my jako SŽ pro ně zajistili servis, kde toto budou moci realizovat). Riziko případné naddimenzovanosti zařízení dopravní cesty při rekonstrukcích a modernizacích je vysoké, protože není záruka, že změnou politické reprezentace nedojde změnou záměrů v dopravní obslužnosti ke zmaření investic do dopravní infrastruktury.	Vysvětleno. Vnímáme potřebu dopravního plánování v delším časovém horizontu, která je z pohledu správce infrastruktury opodstatnitelná. Přestože tento dopravní plán detailně popisuje záměry objednatele pro následující 5 leté období, tak základní principy objednávky dálkové dopravy jsou platné dlouhodobě. Zároveň je však pro MD obtížné stanovovat výhled pro vzdálenější horizonty v situaci, kdy panuje nejistota v rozsahu a termínech realizace rozhodných staveb rozvoje infrastruktury. Takový stav komplikuje přípravu nabídkových řízení.
2.	Kapitola 1.3.1, str. 7	Chybí zmínka o nedostatečné infrastruktuře, důvod je ten že kolem pražského uzlu nemůže být suplován „S-bahn“ prostřednictvím hlavních tratí = nezbytnost koordinace s regionální dopravou, u které je žádoucí zvětšení taktu a zkapacitnění souprav. Trend je nyní opačný a tudíž nelze i přes nejdokonalejší způsob organizování provozu na dráze zohledňovat potřeby všech dopravců v osobní dopravě a především dopravě nákladní (kterou v materiálu taktéž gestor zmiňuje).	Akceptováno částečně. Kapitola se věnuje popisu metropolitního regionu z pohledu osídlení a přepravních vztahů. Na straně 8 byl doplněn text o významu kapacitní infrastruktury pro rozvoj regionu.
3.	Kapitola 2	Doporučujeme zapracovat mezi služby cestujícím i přístup k WIFI ve veřejně přístupných prostorách s možností přístupu ke stránkám dopravců a informačním kanálům ostatních poskytovatelů. Zároveň by měla být možnost nákupu jízdního dokladu v aplikacích dopravců (prodejci jízdních dokladů) přes wifi připojení. (Wifi připojení může zajistit provozovatel dráhy, ovšem za podmínky, že bude moci čerpat prostředky na úhradu nákladů spojených s provozem wifi ve stanicích - dnes se tomuto SFDI brání a nechce umožnit přístup k jiným zdrojům než info tabulím a JŘ IDS).	Vysvětleno. Nastavení kvality služby včetně tohoto druhu staničního servisu a prodeje jízdních dokladů prostřednictvím mobilní aplikace je v kompetenci dopravce (nese rizika tržeb). MD stanovuje nutné minimální hodnoty. Mimo to pro prodej jízdních dokladů SJT je vytvořena i mobilní aplikace.

4.	Kapitola 2.1, str. 22	Ad b) opravit integrovaný na integrální (na předchozí straně uvedeno správně).	Akceptováno. Text opraven.
5.	Kapitola 2.3.6, str. 40	Vhodné pod titul doplnit obdobně lince R11 výhledový stav v rozdělení do linek Ex6 a Ex36.	Neakceptováno. V průběhu tohoto plánovacího horizontu nedojde ke změně na lince Ex6 (pokud zanedbáme překryv cca 2 týdnů v prosinci roku 2026). Veškeré změny týkající se nového smluvního zajištění rozdělených linek spadají až do období následujícího dopravního plánu. Pro toto plánovací období 2022-2026 proto zachováváme linku Ex6 nerozdělenou v současné podobě.
6.	Kapitola 2.3.7, str. 46	Druhý odstavec zdola: "...modernizace III. TŽK." opravit na "...modernizace IV. TŽK."	Akceptováno. Text opraven.
7.	Kapitola 2.3.7, Středně-dobý výhled linky (2022-2026)	S ohledem na v textu zmiňovaný růstový potenciál linky Ex7 v souvislosti s postupným dokončováním modernizačních staveb na IV. TŽK se jeví jako vhodné zvážit vedení dalšího páru vlaků do Českého Krumlova s využitím jedné z kmenových souprav nocujících v Českých Budějovicích (časová poloha vhodná zejména pro pracovní cesty v relaci Český Krumlov - Praha).	Neakceptováno. Naznačené rozšíření nabídky vyvolává z technologického pohledu nutnost nocování soupravy v Českém Krumlově nebo Kájově, kde tyto stanice nedisponují dostatečným zázemím. Alternativně by to vyžadovalo vedení soupravových vlaků nebo vlaků v objednávce MD s téměř nulovým potenciálem tržeb. Podmínky na trati č. 194 vyžadují nasazení vozidla nezávislé trakce a neumožňují vedení dlouhých souprav. S ohledem na výhledový záměr modernizace vozidlového parku nelze zaručit zachování takového spojení v dlouhodobém výhledu. Takový stav neopravňuje požadavky na úpravy infrastruktury, např. zřízení předtápěcích stojanů. Ani z pohledu přepravního neodůvodňuje očekávaná poptávka vedení takových spojů a MD upřednostňuje systémové přestupní propojení dálkové a regionální dopravy v Českých Budějovicích.
8.	Kapitola 2.3.7, Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park	V textu doporučujeme přímo zmínit předpoklad vozby na lince Ex7 rychlostí až 200 km/h.	Akceptováno. Text na straně 47 doplněn. S ohledem na skutečnost, že do dokončení modernizace v úseku Nemanice - Ševětín bude možné využít rychlost vyšší než 160 km/h jen v omezeném rozsahu a bez dopadu do podoby provozního konceptu, bude požadavek na dosažení této rychlosti ze strany objednatele respektovat možnosti vozby dopravce a její postupné obměny. Získaná časová úspora bude využita ke zvýšení stability provozního konceptu.
9.	Kapitola 2.4.2, str. 52	Upozorňujeme, že v přípravě staveb není u linky R9 počítáno s delšími pobyty v ŽST Čáslav, které by generovalo odpojování resp. především připojování posilové kapacity. Prodloužený pobyt by tak eliminoval uvažované přínosy z krácení cestovních dob tranzitujícím cestujícím přes Čáslav, s pravděpodobným negativním dopadem na ekonomické hodnocení připravovaných staveb. Samotná ŽST nedisponuje navíc odstavnými kapacitami,	Vysvětleno. MD v rámci přípravy nabídkového řízení dává možnost dopravci provést v této stanici připojení nebo odpojení posilové jednotky vlaku v případě, že to bude účelné, neboť to může zlepšit využití vozidel. Nejedná se o žádnou povinnost vyplývající z předmětného nabídkového řízení na zajišťování provozu na lince R9.

		především dostupnými bez potřeby paralelního přestavování mezi staničními kolejemi.	
10.	Kapitola 2.5.1, Dlouhodobý výhled linky (2027+)	V textu by měla být zmíněna možnost budoucího zahuštění intervalu na lince R31 na 60 minut v návaznosti na připravovanou modernizaci tratě České Budějovice - Plzeň, což bude mít z přepravního hlediska významnější přínos, než případné prodloužení části spojů z Českých Budějovic směr České Velenice a Rakousko, které je v textu zmiňováno a se kterým není v rámci žádného z aktuálně zpracovávaných koncepčních dokumentů SŽ uvažováno (SP ŽÚCB, ASP ČB - Plzeň).	Akceptováno. V textu je doplněna informace o možném zavedení vložených vlaků. Možné prodloužení vlaků směr Rakousko je pouze možnost, která zatím nemá konkrétní plánovací obrysy.
11.	Kapitola 2.5.6, str. 77, Střednědobý výhled linky (2022-2026)	"III. TŽK" v první větě nahradte "IV. TŽK".	Akceptováno. Text opraven.
12.	Kapitola 2.5.6, Dlouhodobý výhled linky (2027+)	Do textu doporučujeme doplnit, že po dokončení optimalizace a elektrizace trati České Velenice - Veselí nad Lužnicí je linkou R17 při zachování uzlu Tábor v X:00 předpokládáno současné dosažení uzlu České Velenice rovněž v X:00.	Akceptováno. Vytvoření uzlu je podmíněno úpravou provozních konceptů ostatních linek. V současnosti není uzel S:00 systematicky obsluhován. Text na straně 77 doplněn.
13.	Kapitola 2.5.15, str. 94	Dokončení optimalizace trati č. 171 je aktuálně předpokládáno v roce 2027.	Akceptováno. Text opraven.
14.	Kapitola 2.5.15, str. 94, odstavec čtvrtý	"České Budějovice hlavní nádraží" nahradte pouze "České Budějovice", název "Protivín-zastávka" za "Protivín zastávka".	Akceptováno. Text opraven.
15.	Kapitola 2.5.15, Střednědobý výhled linky (2022-2026)	Z hlediska přepravního potenciálu by bylo vhodné prověřit i možnost zastavení na zastávce Příbram sídliště.	Vysvětleno. Současné omezující podmínky provozního konceptu neumožňují navyšovat četnost zastavení v úseku Příbram - Písek. V průběhu plánovacího období neočekáváme výraznější úspory v jízdní době. Případné krácení bude využito k přidání zastavení v Písku zastávce, které MD dlouhodobě předpokládá. Příbram sídliště je další zastávkou s případným potenciálem cestujících, který však není zatím dosažitelný jako bod zastavení linky R26 s ohledem na jízdní doby mezi uzly Příbram – Písek.
16.	Kapitola 2.5.15, Dlouhodobý výhled linky (2027+)	V textu by měla být zmíněna možnost alternativního ukončení linky v Písku, popř. jejího pokračování ve směru Strakonice - Sušice v návaznosti na připravovanou modernizaci tratě České Budějovice - Plzeň s odbočkou do Písku a možné změny v linkovém vedení a provozním konceptu	Neakceptováno. Příprava smluvního zadání smlouvy pro období od prosince 2026 předpokládá vedení linky R26 až do Českých Budějovic, což je mimo jiné předpokladem akceptovatelného ekonomického modelu této linky, která jinak mnoho dalších relací se silnou poptávkou

		v celé oblasti (v koordinaci s dotčenými regionálními objednateli).	nepokrývá. Zavedení vlaků mimo trasu Praha - Písek - Č. Budějovice notifikovaný záměr nepředpokládá. V rámci projednání příslušné ASP objednatel na tyto skutečnosti upozornil.
17.	Kapitola 2.6.2, str. 99	Je skutečně interval linky v období JŘ 2022/2023 120', nemá být 240', čemuž napovídají i páry vlaků?	Akceptováno. Číslo "120" nahrazeno číslem "240"
18.	Kapitola 3, str. 101	V této části je zmínka o nákladní dopravě, ale chybí alespoň minimální náznak, jak bude objednavatel dálkové dopravy a jak by měli objednavatelé regionální dopravy komunikovat a spolupracovat s provozovatelem dráhy, aby tento byl schopen naplnit požadavky EU, tj. zatražování a přesunutí převozu zboží po železnici. Z našeho pohledu je nezbytné právě zkorigovat jednotlivou roztržitost regionální dopravy dle individuálních požadavků objednavatelů (jak KU tak MD) tak, aby prostor pro nákladní dopravu vůbec nějaký byl – viz současné probíhající připomínkové řízení Nařízení (EU) č. 1315/2013 - TEN-T – zde jsou požadavky na průvoz vlaků 740 metrů a to se současnými požadavky je velmi obtížné sesouhlasit dohromady. I když lze namítat, že tento materiál přímo neřeší nákladní dopravu, ale provozovatel dráhy musí ctít požadavky EU, legislativy a Koncepce nákladní dopravy (vydané MDČR). Chybějící Koncepce infrastruktury staví provozovatele dráhy před neřešitelný problém nejen v oblasti přidělu kapacity dráhy, ale především plnění ustanovení výše zmíněných dokumentů.	Neakceptováno. Na uvedenou připomínku je obtížné v předkládaném materiálu konkrétně reagovat částečně pro její značnou obecnost, částečně pro odlišnou oblast působnosti materiálu. Cílem plánu dopravní obslužnosti MD nemůže být “ <i>zkorigovat jednotlivou roztržitost regionální dopravy</i> ”, protože ta je objednáвана podle § 3 zákona o veřejných službách a plány dopravní obslužnosti pro ně vytvářejí kraje. Rovněž “ <i>chybějící koncepce infrastruktury</i> ” není možné označit jako nedostatek předkládaného dokumentu. Objednatel dálkové dopravy předpokládá komunikovat s provozovatelem dráhy jako doposud, tj. informací o přípravě nabídkového řízení s žádostí o rámcové prověření provozního konceptu z hlediska jeho realizovatelnosti. Další kroky ze strany objednatele jsou rovněž s provozovatelem dráhy detailně komunikovány.
19.	Kapitola 3.3.1	Str. 104, druhý odstavec: mezi páteřní expresní linky nenáleží výhledově Ex36?	Neakceptováno. Viz vypořádání připomínky č. 5
20.	Kapitola 3.3.1, tab. 37	U vlaků expresního segmentu chybí Ex36.	Neakceptováno. Viz vypořádání připomínky č. 5
21.	Příloha 1, str. 126	U nočních vlaků postrádáme systém zjišťování přepravní poptávky. Lze předpokládat, že zavedení nočních vlaků bude z časového hlediska stabilní a opatření provozovatele dráhy nebudou znehodnocena v následném období (jedná se úpravu provozu - noční technologie veřejně přístupných prostor stanic, kde budou vlaky zastavovat - tzn. uzavírání, ostraha, otop, zajištění služeb cestujícím, zajištění čekáren na ranní přípojné vlaky, ad.)	Vysvětleno. Vzhledem k tomu, že v rámci přepravy v rámci ČR prakticky nejsou poskytovány ubytovací služby a noční vlaky jsou vnímány primárně pro řešení ze strany tržních sil bez zapojení veřejných prostředků, není uvedena problematika pro předkládaný dokument zcela stěžejní. Uvedené vlaky mohou být provozovány v režimu Open Access.
22.	Příloha 2, str. 134	Měla by být dokončena modernizace úseku Ústí nad Orlicí - Choceň, v úseku Česká Třebová - Ústí nad Orlicí budou potenciální úpravy teprve prověřovány; modernizaci Nymburk - Mladá Boleslav doplnit na Lysá nad Labem/Nymburk - Mladá Boleslav.	Akceptováno. Text pro II. časový horizont upraven.

SVOD Bohemia			
Č.	Kapitola/ část	Připomínka	Vypořádání
1.	Str. 2	<p>„Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti...“.</p> <p>V dokumentu chybí přesnější definice jasných</p> <ol style="list-style-type: none"> cílů (rozsah dopravní obslužnosti, přímá spojení, zkrácení přepravních dob, růst cestujících, růst tržeb, úspora veřejných prostředků apod.), kroků (způsob a čas) k jejich dosažení (ideální stav vs. realita), měřitelnost plnění cílů a zhodnocení, co se podařilo a co ne, co byl důvod úspěchu a co byl důvod nedosažení cíle. <p>To vše je třeba definovat jak v globálním měřítku, tak i u jednotlivých linek. Následně se pak dá stanovit seznam priorit, co je kdy třeba a v jakém kontextu.</p> <p>V materiálu jsou tyto věci jen více či méně nastíněny a nejsou provázány tak, aby byl jednoznačný obrázek (u jednotlivých linek je mnohdy jiný rozsah informací než např. v příloze č.2).</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Připomínce do značné míry rozumíme, ale s ohledem na její obecnost je obtížné na ni konkrétně reagovat.</p> <p>Předložený materiál dosahuje cílů, stanovených právními předpisy. Části, které právní předpisy požadují, předložený dokument obsahuje, a to nejen formálně, ale i věcně. Pokud se týče požadovaného časového horizontu (nejméně 5 let), dokument dává jasnou představu jak o objednavce samotné, tak i o zamýšlených cílech.</p> <p>Pokud se týče dlouhodobých cílů, legislativa dlouhodobý výhled neukládá, což je spojeno mj. s tím, že na dlouhodobý horizont nejsou fixní finanční rámce. Souhlasíme, že materiál by měl být srozumitelný také z hlediska dlouhodobých cílů a v této oblasti by bylo možné jej posunout do lepší kvality. To je však obtížné například v době dozívání pandemie covid-19, kdy jsou velmi nejasné výhledy jak na výnosové straně veřejné dopravy, tak na straně nákladové (vozidla, infrastruktura, termíny). Proto je předkládaný plán dopravní obslužnosti v dlouhodobém horizontu obecnější. Obsahuje základní údaje o tom, jak předpokládáme, že se bude objednávka dálkové dopravy vyvíjet, a to například v příloze č. 2,</p> <p>Proto navrhuje vypořádání této připomínky „vysvětleno“ jak je uvedeno shora.</p>
2.	1.1	<p>„Závažným problémem dat o dojížděkových proudech na základě SLDB 2011 je nízká aktuálnost těchto dat...“.</p> <p>V materiálu chybí</p> <ol style="list-style-type: none"> odhad budoucího možného vývoje poptávky v sektoru železniční dopravy (konkrétní hodnoty, nejen historický přehled), odhad a modelace očekávaných vlivů v daném období (dopad výstavby a omezení infrastruktury a těžkých výluk, výstavby dálniční a silniční sítě, nasazení nových vozidel, zkrácení jízdních dob, případně potenciálu rozšíření nebo změny nabídky k referenčnímu stavu), totéž i ve vztahu k jednotlivým linkám nebo souborům linek. <p>Domníváme se, že není správné v roce 2022 odkazovat na data ze SLDB2011 a navíc tvrdit, že rozdíly mezi roky 2001 a 2011 jsou minimální, takže se dá předpokládat, že rozdíly mezi 2011 a 2021 budou zanedbatelné.</p> <p>Dáváme zpracovateli ke zvážení, zda by nebylo lépe zpracování posunout tak, aby</p>	<p>Vysvětleno.</p> <p>Popis území a další analýzy přepravního chování obyvatelstva včetně predikcí není zákonem stanovenou součástí PDO a uvedené náměty tak přesahují jeho minimální zákonný rámec.</p> <p>Byť lze částečně souhlasit, že absence dat ze SLDB 2021 snižuje výpovědní hodnotu 1. části dokumentu, tak v době zpracování PDO pro období 2022-2026 nebyly, a dosud nejsou, potřebné výsledky ze SLDB 2021 dostupné. Čekání na tato data by vedlo k dalšímu oddálení již tak opožděného schválení tohoto PDO.</p> <p>Data z roku 2021 budou vždy zkrácena přímým působením pandemie covid-19 na obyvatelstvo. Podchycení změn v dopravního chování způsobených pandemií covid-19 bude možné teprve v následujícím období.</p>

		<p>PDO vycházel ze SLDB 2021 a využit kapacitu např. Centra dopravního výzkumu pro upřesnění statických dat, podchycení dynamických změn způsobené např. přímým a nepřímým dopadem pandemie COVID-19. V současné době existuje celá řada datových analýz, které lze použít k velmi přesnému modelování aktuální dopravní obslužnosti. Jednu z nich umí vytvořit mobilní operátoři na základě pohybu sim karet. Taková analýza umí přesně namodelovat pohyb občanů v čase a to včetně přidružených dat. (pozn. MD: přiložen odkaz na Metodiku zpracování geolokačních dat mobilních operátorů pro potřeby veřejné správy)</p> <p>Tento model umí zároveň i porovnat různé druhy dopravy, což může být velice užitečné.</p> <p>Na základě konzultace s mobilními operátory je možné připravit pilotní projekt, který by mapoval aktuální situaci alespoň na hlavních dopravních proudech a pak jej porovnat s daty z ČSÚ z roku 2021.</p>	
3.	1.2	<p>V prvním odstavci je uvedeno, že „Rozmístění obyvatelstva neprošlo po roce 1989 žádnou zásadní změnou, až na rostoucí intenzitu suburbanizačního procesu v posledním desetiletí především v zázemí hlavních aglomerací.“</p> <p>Domníváme se, že suburbanizačním procesem právě k určité změně rozmístění obyvatelstva došlo, zejména v oblasti pražské spádové oblasti.</p> <p>Jsmě toho názoru, že by dopravní plán dálkové a meziregionální dopravy měl být sestaven provázaně s dopravními plány zejména hlavních metropolitních regionů.</p>	<p>Akceptováno. Text prvního odstavce kapitoly 1.2. upraven.</p> <p>Vysvětleno. V souladu s platnou právní úpravou je PDO projednán s jednotlivými kraji.</p>
4.	1.2.1	<p>Rozdělení na metropolitní oblasti dle citovaného zdroje (Hampl: <i>Geografická organizace společnosti v České republice: Transformační procesy a jejich obecný kontext</i>, PŘF UK, Praha, 148 s. z roku 2005, provedené v rámci <i>sociogeografické regionalizace na základě dat SLDB 2001</i>) považujeme za neaktuální.</p> <p>V souvislosti s připomínkou č. 3 se domníváme, že hlavní metropolitní regiony jsou mnohem širší, než je naznačeno na obr. 1.</p> <p>Tento trend je také částečně naznačen ve zdroji (Hampl, Marada: <i>Sociografická regionalizace Česka, 2015</i>) a očekáváme, že obdobná studie bude připravena i z dat SLDB2021.</p>	<p>Částečně akceptováno. Uvedený trend nezpochybňujeme, nicméně plán dopravní obslužnosti území by neměl pracovat s „částečným naznačením ve zdroji“. V době přípravy dokumentu nebyla data ze SDLB 2021 k dispozici a dosud není k dispozici ani citovaná studie, proto z ní nebylo možné vycházet.</p> <p>Nicméně uvedený trend uvedeme v poznámce pod čarou v příslušné části dokumentu takto: „V současné době je možné zaznamenat trend rozšiřování hlavních metropolitních regionů do širšího předpolí (viz například Hampl, Marada: <i>Sociografická regionalizace Česka, 2015</i>) a lze očekávat, že tento trend bude nadále pokračovat. Tyto tendence mají a nadále budou mít vliv na význam radiální dopravy do center metropolitních regionů.“</p>
5.	1.3.1	<p>Ve výčtu měst a obcí spadajících do pražského metropolitního regionu patří také města se silnou vazbou na Prahu, např. (výčet není úplný):</p>	<p>Vysvětleno Ano, železnice však může potenciálu z těchto měst využít pouze v případě výrazného zlepšení infrastruktury, Plán dopravní</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Příbram, Dobříš, Mníšek pod Brdy, Zbraslav • Rakovník, Hostivice, Kladno • Louny, Slaný • Mělník, Neratovice. <p>Potenciál pro zvýšení podílu železnice na silné přepravní poptávce z těchto měst je zřejmě podmíněno elektrifikací a optimalizací přilehlé železniční infrastruktury. Vzhledem k jejich potenciálu je považujeme za jednu z dílčích a lokálních priorit železniční veřejné dopravy.</p>	<p>obslužnosti území není primárně plánem stanovujícím rozvoj dopravní infrastruktury.</p>
6.	1.5	<p>„Způsob zabezpečení poptávky po přepravě mezi metropolitními regiony vychází z možností a limitů stávající dopravní infrastruktury.“</p> <p>Jsme toho názoru, že by požadavky rozvoje dopravní obslužnosti veřejnou železniční dopravou, zejména s ohledem na naplnění hlavních cílů vládou schválené dopravní politiky státu, měly být ve vůdčí pozici a určovat mj. i směr dalšího rozvoje drážní infrastruktury a ne (pouze) přizpůsobovat plán dopravy stávajícímu stavu.</p>	<p>Akceptováno.</p> <p>Zajištění dopravní obslužnosti dálkovou železniční dopravou je v současnosti omezeno dostupnou infrastrukturou. Z pozice objednatele však MD uplatňuje své požadavky na rozvoj infrastruktury nejen při přípravě jednotlivých staveb tak, aby infrastruktura odpovídala požadavkům dopravní obslužnosti dálkovou dopravou.</p> <p>Text na straně 18 upraven.</p>
7.	2.1	<p>K jmenovaným zásadám navrhuje se připojit zásadu zlepšování kvality a přístupnosti infrastruktury pro zlepšování efektivity dopravních služeb.</p> <p>Domníváme se, že tyto požadavky musí být naprosto konkrétní a podepřeny konkrétními pozitivními efekty, které způsobí. Například odstranění propadů rychlostí (vedou k možnosti zkrátit jízdní dobu přímo nebo následně dosažením nových provozních konceptů), zvýšení nástupních hran a zajištění lepší dostupnosti veřejných prostor, zvýšení kapacity úzkých kapacitních hrdel apod.</p> <p>U linek provozovaných ve spolupráci s jinými objednateli v ČR (např. R12, R16 apod.) chybí odhad směřování těchto linek po ukončení stávající smluvních vztahů z hlediska nabídky, jako např.:</p> <p>a) bude MD akceptovat tyto zpravidla kraji objednávané spoje jako doplněk vlastní objednávky i nadále? (vliv na počet vozidel),</p> <p>b) bude podporovat i nadále prodloužení spojů mimo základní rámec linky MD (vliv na počet vozidel a parametry)</p> <p>c) u konkrétních linek je informace spíše nejasná, v tabulce č. 46 na stranách 138 a 139 např. žádný přesah do regionální dopravy uveden není,</p>	<p>Neakceptováno,</p> <p>Požadavek na zlepšování přístupnosti infrastruktury je správný, ale patří primárně do infrastrukturních plánů, nikoliv do plánu dopravní obslužnosti.</p> <p>Vysvětleno.</p> <p>V případě linek, kde kraj svoji nabídkou doplnil rozsah nabídky spojení dálkovou dopravou, je tato objednávka provedena nad rámec dlouhodobě sledované objednávky MD. MD vyzve v předstihu před nabídkovým řízením dotčené kraje k projednání podoby možné spolupráce na objednávce pro následující období.</p> <p>MD do budoucna nebude bránit, aby kraje navázaly vlastní objednávkou na objednávku MD. Není však připraveno nést náklady s tím spojené.</p> <p>V případě tabulky č. 46 jde indikativní předpoklad ve vztahu k sítí rychlých spojení. Jelikož tato část překračuje plánovací období PDO velmi výrazně a chybí informace o podobě zbývajících sítí, byl by popis takových záměrů velmi nejistým předpokladem.</p>

		d) možnost navýšení provozu u jednotlivých linek je formulováno neurčitě - není specifikováno, na základě jakých ukazatelů k navýšení dojde.	Není zřejmé, ke kterým linkám se připomínka vztahuje. Obecně jde o vztah mezi rozsahem finančních prostředků na straně jedné a přínosem pro cestující veřejnost na straně druhé.
8.	3.1	Domníváme se, že poskytnutí více než 3 mld. Kč ze státního rozpočtu na spolufinancování regionální železniční dopravy by mělo být podmíněno dodatečným schválením, a to včetně kontroly zabránění kanibalizace železniční dopravy objednanou souběžnou dopravou linkovou a zajištění plošně dopravních návazností. Pevně věříme, že dělení regionálních linek/objednávek na hranici krajů je dnes již překonaný historický jev. Viz rovněž připomínka č. 7.	Vysvětleno Tyto otázka týkající se objednávky krajů je závažná, ale nemůže ji vyřešit plán objednávky MD. Otázka rozdělení objednávky mezi stát a krajů musí být řešena samostatným návazným materiálem v návaznosti na Konceptu veřejné dopravy, jehož zpracování se v letošním roce předpokládá. Tak bude možné diskutovat i otázku dělení regionálních objednávek na hranicích krajů.
9.	2.3	U každé linky by v části výhledu měl být uveden plán rozvoje infrastruktury v konkrétním známém čase a k tomu by měl být laděn harmonogram rozvoje nabídky a systému dané linky (a to i ve vztahu k minimálním nutným požadavkům na vozidla). Obecná konstatování objednatele vytvářejí mnohdy spíše dojem zbožných přání (jakkoliv jsou požadavky a potřeby věcné a potřebné a i upřímně myšlené) a současně vytvářejí dojem nedůvěry, zda daná infrastrukturní opatření vůbec budou, případně kdy budou v nějakém reálném potřebném čase. Příklad k lince Ex2 na straně 33: z tohoto textu není moc patrné, co a kdy tedy MD vlastně chce, co a v jakém měřítku je nutno udělat, aby se naplnil nějaký a konkrétní cíl nebo záměr (stav ideál). Požadavky na infrastrukturu a vozidlový park: S výjimkou trati Hranice na Moravě – Horní Lideč využívá tato linka převážně modernizovanou infrastrukturu. Jsou však případy, kde bude i nadále, ve střednědobém horizontu překračujícím plánovací období dokumentu, potřebné se více soustředit na odstraňování určitých úzkých míst na infrastruktuře, která vznikají zejména v blízkosti železničních uzlů. Je zřejmé, že přes veškerá provedená infrastrukturní opatření bude i nadále omezením infrastruktura v úseku Praha – Kolín. Definitivně bude kapacitní problém trati Praha – Kolín vyřešen až výstavbou VRT. (Střednědobý výhled linky 2022-2026) Ministerstvo dopravy jako objednatel dálkové dopravy usiluje o modernizaci drážní infrastruktury i na tratích mimo tranzitní železniční koridory. Mezi úseky, které budou vyžadovat úpravy, patří Hranice	Informace o předpokládaných změnách rozsahu a parametrů infrastruktury včetně investičních záměrů poskytuje provozovatel infrastruktury. MD v rámci krátkodobého i dlouhodobého dopravního plánování pracuje s dostupnými daty Správy železnic, není však jejich garantem. Vysvětleno. V případě linky Ex2 jsou identifikovány úseky, které omezují provozní koncept této linky. V případě úseku Praha – Olomouc je to především úsek Praha – Kolín a případně také úsek Choceň – Česká Třebová. Jejich modernizace nebo výstavba VRT Polabí přispějí ke stabilizaci provozního konceptu linky. V úseku (Olomouc -) Hranice na Moravě – státní hranice přispěje budoucí modernizace dráhy ke zkrácení cestovní doby a tím i stabilizaci přestupních vazeb v tomto úseku. Žádné z těchto opatření však nezmění okrajové podmínky natolik, aby linka Ex2 změnila svoji taktovou trasu nebo byla zahuštěna její nabídka. Změny budou vyvolány až horizontu VRT, kdy bude část dnešních vlaků z dnešní trasy přes Olomouc převedena na VRT. Nad rámec požadavků vedoucích ke stabilizaci a zrychlení linky Ex2 tak MD neočekává žádné změny v rozsahu, které by bylo nutné promítnout do příslušné kapitoly 2.3.2 PDO. Značná míra nejistoty brání vyslovit jakýkoliv závazek o podobě linky Ex2 ve vzdálenějším horizontu s pokročilou

	<p>na Moravě – Horní Lideč. Důvodem je nutnost zachování přestupních vazeb v uzlu Olomouc a zároveň zájem na zkrácení jízdní doby v relaci Praha – Vsetín a Praha – Valašské Meziříčí a na směrových přestupních vazbách ve stanicích Valašské Meziříčí a Púchov. Naléhavost těchto infrastrukturních opatření má z pohledu objednatele dálkové dopravy střední úroveň. (Dlouhodobý výhled linky 2027+)</p> <p>Chybí způsoby řešení objednávky (rozvoj nebo i udržení stávajícího stavu) nebo další postup nebo požadavky a očekávání v případě omezené kapacity infrastruktury, případně konkrétní vhodná opatření (viz např. citace k lince R18 na straně 79). Podoba linky v následujícím období bude ovlivněna vývojem v přípravě a realizaci modernizace drah ve Zlínském kraji. Jde zejména o modernizaci a elektrizaci dráhy do Zlína a do Luhačovic. Posílení nabídky však bude závislé také na dalších investicích. Zmínit lze například zvýšení kapacity v úseku Praha – Kolín nebo Choceň – Ústí nad Orlicí. (Dlouhodobý výhled linky 2027+).</p> <p>Chybí nějaké řešení (a vůbec zmínka) pro to, aby se neopakoval stávající tristní způsob řešení výluk, kdy je najednou omezena podstatná část páteřní sítě se zásadním vlivem na kvalitu nabídky a se zásadním dopadem do poptávky u netto smluv (kdy realitu a tvrdý dopad odclonila pandemie covidu), chybí jakékoliv cíle a snahy zásadně ovlivňovat aktivity omezení infrastruktury, které mají negativní dopad na nabídku.</p> <p>Příklad z linky Ex3 (strana 35): Sestava jízdního řádu je komplikována výlukovou činností na prvním koridoru. Objednatel byl nucen přistoupit k akceptaci odklonu linky přes Vysočinu, což vedlo k rozpadu přestupních vazeb, neobslužení města Pardubice touto linkou, navíc bylo nutné vynechat stanici Praha hl.n. u tranzitujících Prahou (stávající stav).</p> <p>Příklad z linky Ex6 (strana 41) Obdobný dopad na linku Ex6 bude mít připravovaná modernizace úseku Plzeň – Domažlice – státní hranice, která by měla probíhat mezi lety 2022 až 2029. Stavební omezení v tomto úseku se projeví častým vedením náhradní autobusové dopravy zpravidla v celé délce úseku (stávající stav). Provoz v úseku Plzeň – Domažlice – státní hranice ovlivní modernizace tohoto úseku, jejíž etapy budou probíhat po celou dobu tohoto plánovacího období. Část stavebních</p>	<p>výstavbou VRT. V současnosti sledované rozvojové záměry jsou popsány v Příloze 2.</p> <p>Akceptováno. Text na straně 35 doplněn o časové vymezení této dočasné změny v provozním konceptu linky.</p>
--	--	--

	<p>prací si vyžádá zavedení náhradní autobusové dopravy v delších časových úsecích. Přesná podoba opatření bude koordinována s dopravcem. Tyto výluková opatření budou navržena tak, aby neomezovala provoz v okolních úsecích, tj. zachovala takt v úseku Praha – Plzeň a nepřenášela zpoždění do zahraničního úseku linky. Dokončení stavebních prací v tomto úseku vytvoří nové podmínky pro tvorbu provozního konceptu, avšak až po skončení tohoto plánovacího období. Nadále bude pokračovat spolupráce s bavorským objednatelem (střednědobý výhled linky 2022-2026).</p> <p>Chybí podpora (alespoň obecná) k výstavbě potřebných technologických zařízení (myčky, odsávání WC, plnění vody, odstavování), zejména v okamžiku, kdy stávající dopravce není často ze strany Správy železnic ve svých požadavcích na tato zařízení (které do značné míry slouží všem dopravcům) brán vážně s odůvodněním, že dané výkony nemusí příště zajišťovat.</p> <p>Příklad z linky Ex7 (obdobně to platí i pro R17) a straně 47, využitelnost platí obdobně i pro linky Ex6 a R16 (ty nezajíždí do Prahy Holešovic, proto v materiálu zřejmě zmíněny nejsou).</p> <p>Přestože Ministerstvo dopravy primárně zajišťuje objednávku linky pouze do stanice Praha hl.n., je dnes nedílnou součástí linky také jízda vybraných vlaků do stanice Praha-Holešovice z technologických důvodů. Záměrem Správy železnic je zbudovat novou odstavnou a obratovou kapacitu Praha-Malletova. V případě, že dopravce vyhodnotí tuto možnost obratu a provozního ošetření jako výhodnou pro potřeby linky Ex7, odstup vlakových souprav z Hlavního nádraží přesunut z holešovické stanice do tohoto nového odstavného nádraží. Tato změna není nijak vázána na ostatní rozvoj infrastruktury a linky. Rozhodující bude zprovoznění tohoto odstavného nádraží a technologické potřeby dopravce a také přidělcce kapacity (střednědobý výhled linky 2022-2026).</p> <p>U linek, které lze převést na VRT není tento cíl blížeji specifikován.</p> <p>Strana 99, Linka Ex32: V tabulce 31 se píše o intervalu 120 minut, ale jsou tam jen 4 vlaky, zřejmě se má jednat o interval 240 minut.</p>	<p>Vysvětleno. Zajištění provozního ošetření souprav a další technologické úkony plynou z potřeb dopravce a jsou jeho vlastním obchodním rozhodnutím. S ohledem na netto charakter smluvních vztahů na zajištění jednotlivých dopravních služeb nepřisluší MD stanovovat konkrétní podmínky na tyto úkony, jako například povinnost využívat určitá zařízení služeb. V této situaci tak nemůže MD bez další spolupráce s dopravcem požadovat po Správě železnic zřízení potřebného zázemí. V případě, že ze spolupráce s dopravcem vyplynou potřeby pro rozvoj této infrastruktury, uplatňuje MD tyto požadavky u správce infrastruktury. V minulém období to například bylo zřízení předtápěcích stojanů a elektrických přípojek ve stanicích, kde nocují soupravy dálkové dopravy.</p> <p>V rámci přípravy na úrovni studie proveditelnosti MD pravidelně uplatňuje požadavky na zřízení obratových kapacit pro odstav a provozní ošetření souprav dálkové dopravy. V této činnosti uvítáme podporu SVOD, která může využití takových kapacit garantovat i s potřebnou argumentací z pozice zástupce dopravců.</p> <p>Není zřejmé, o jaký cíl jde. Pokud otázka míří na problematiku odstavu a obrátů v železničním uzlu Praha, je toto nyní předmětem zpracování studie proveditelnosti ŽUP.</p> <p>Akceptováno. Text opraven, hodnota v tabulce snížena na 240 minut.</p>
--	---	---

		<p>Strana 27, tabulka 2: U linky R15 je chybně uveden dopravce Arriva.</p> <p>Strana 55, linka Ex10 (dlouhodobý výhled 2027+): V textu občas chybně uvedeno označení R10.</p> <p>U linek, které budou v budoucnosti odkloněny</p> <ul style="list-style-type: none"> • na příslušnou větev VRT, • na úseky s rychlostí 200 km/h a • do nově vybudovaných tunelů <p>je potřeba uvést podmínky pro přechodnost vozidel (minimální rychlost, tlakotěsnost, požární bezpečnost apod.).</p> <p>Pro dopravní plán je důležité vědět (prosíme odhadnout), ve kterém roce předpokládá MD, že bude uskutečněna konverze napájení tratě Kolín – Ústí nad Labem ze 3 kV na 25 kV, případně další úseky 3kV DC.</p>	<p>Akceptováno. Text opraven.</p> <p>Neakceptováno. Chybné označení nebylo nalezeno.</p> <p>Neakceptováno. S výjimkou nutné podmínky dosáhnout rychlosti alespoň 200 km/h nejsou MD známy další podmínky nebo hodnoty parametrů, které by nad rámec jízdy po konvenční síti bylo nutné pro přístup na VRT splnit. Tyto podmínky musí stanovit správce infrastruktury.</p> <p>Akceptováno. Doposud nedokončená SP předpokládá konverzi trakční soustavy v návaznosti na modernizaci dráhy, tj. na počátku 30. let. Tato skutečnost bude zohledněna při přípravě zajištění provozu linky R23 pro navazující smluvní vztah. Text na straně 91 opraven.</p>
10.	3.1	Do koncepčního materiálu jako je plán dopravní obslužnosti dle našeho názoru nepatří požadavek na konkrétní obchodní značky vozidel.	<p>Vysvětleno. V daném případě je nasazení nově pořízených vozidel předmětem uzavřené smlouvy.</p>
11.	3.1	<p>Doporučujeme, aby MD vypracovalo jasnou strategii ohledně zajištění vozby na neelektrizovaných tratích, pokud má být dodržen princip odklonu od spalování fosilních paliv. Možnosti vidíme v zásadě 3, přičemž všechny jsou závislé na rozhodnutí státu a připravenosti infrastruktury:</p> <p>a) liniová elektrizace celé trati a nasazení elektrických vozidel závislé trakce včetně rozhodnutí o použité trakční soustavě,</p> <p>b) nasazení bateriových vozidel (BEMU) a vybudování nabíjecích úseků nebo bodů,</p> <p>c) nasazení vodíkových vozidel (HEMU) a vybudování plnicích stanic.</p> <p>Strategie by měla být řešena v úzkém kontextu s</p> <ul style="list-style-type: none"> • plánem elektrizace stávajících neelektrizovaných tratí, • stávajících a výhledových smluv na dotčených linkách nebo provozních souborech. 	<p>Vysvětleno. Problematiku vozby v nezávislé trakci lze v oblasti objednávané dálkové dopravy rozdělit na 3 oblasti. První oblastí jsou linky a úseky, kde je elektrizace v přípravě a je alespoň přibližně znám termín realizace. Jde především o linky Ex6 (nově R36), R17 a R18. Druhou množinu tvoří expresní a páteřní linky (viz 1. a 2. sloupec tabulky 37), kde doposud proces přípravy elektrizace neposkytl jasnou odpověď. V jejich případě bude nezbytné řešit další postup individuálně buď opatřeními na straně vozby, nebo provozního konceptu. Jde o linky Ex7, R10 a R11. Ve všech případech však tato otázka překračuje plánovací horizont tohoto dokumentu. Poslední skupiny jsou ostatních rychlíkové linky dle 3. sloupce tabulky 37, tj. linky R14, R21, R22, R24, R25, R26 a R27. Zde je uvedena otázka na místě, protože v průběhu plánovacího období bude zahájena příprava nabídkového řízení. Jelikož je zřejmé, že elektrizace žádná z těchto linek není v tomto termínu reálná, bude MD hledat řešení v podobě vozidel nezávislé trakce či alternativních pohonů, které nevyžadují souvislou elektrizaci v celé délce. V současnosti se však nepřiklání k žádné z technologií.</p>

		<p>V této souvislosti považujeme za důležité, aby MD vypracovalo strategii použité technologie zajištění vozby a provedlo odhad, k jakému datu bude taková vozba možná alespoň u tratí</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jaroměř - Trutnov, • Jihlava - Zastávka u Brna, • Postřelmov - Jeseník, • Klatovy - Železná Ruda, • Veselí nad Lužnicí - České Velenice, • České Budějovice - Český Krumlov, • Staré Město u Uherského Hradiště - Luhačovice/Veselí nad Moravou, • Cheb - Norimberk, • Plzeň – Domažlice – st.hr., • Zdice – Písek, • Plzeň – Blatno u Jesenice – Chomutov, • Pardubice – Turnov – Liberec, • Liberec – Děčín, • Praha – Turnov – Tanvald, • Praha – Kladno – Rakovník a • Olomouc – Krnov - Opava. <p>V případě, že na některých tratích a tím pádem dotčených linkách či provozních souborech v dálkové dopravě nebude v horizontu příštích minimálně 10-15 let realizovaná elektrizace, je vhodné o alternativním řešení uvažovat.</p> <p>V tom případě je pak potřebné posoudit a stanovit vhodný model alternativní technologie (BEMU, HMU).</p> <p>Ve vztahu k elektrizaci se jeví jako synergicky a technologicky výhodnější řešení BEMU (lze pořídit vozidlo elektrické trakce s baterií, jejíž životnost může být na dobu chybějící elektrizace a tím pádem nebude zmařena investice do vozidla jako takového), je však podmíněno a omezeno délkou pojižděných neelektrizovaných úseků a případnou nutností doplnění ostrovního dobíjení.</p> <p>Vodíkové technologie (HMU) nabízejí sice větší akční provozní radius vozidel, ale jsou podmíněny investicí do technologií spojených s logistikou tankování a skladování vodíku, což do určité míry ekonomicky vylučuje (nebo dubluje) investici do elektrizace na stejné síti.</p>	<p>Vysvětleno. MD v současnosti zahájilo přípravu dokumentu <i>Národního implementačního plánu energie na železnici</i>, jehož obsahem bude tato problematika</p>
12.	3.1	<p>Úhrada nákladů za použití železniční dopravní cesty v objednané dopravě je položkou, která je svou administrativou náročná a ve finále zbytečně drahá. SŽ (tedy stát) fakturuje použití cesty dopravci, dopravce jej uhradí, vykáže objednateli, objednatel jej dopravci uhradí a následně si jej oprávněně nárokuje ze státního rozpočtu.</p>	<p>Vysvětleno. Strategie stanovení ceny za použití železniční dopravní cesty není kompetencí objednatele a zejména není předmětem předkládaného materiálu. Z pohledu objednatele je stanovení ceny za použití dopravní cesty daností, se kterou se musí v rámci smluvních vztahů vypořádat. Mechanismus stanovení ceny za použití železniční dopravní cesty podléhá odlišným regulačním mechanismům.</p>

		Tato ekonomická položka „proteče“ evidenčně a finančně až čtyřmi účtárnami a bankovními účty, ve finále jí stát zaplatí sám sobě. Jediný, kdo na ní vydělá, jsou banky za transakční poplatky.	
13.	3.2	Jaké mobilizační lhůty (tj. od vyhlášení vítěze nabídkového řízení do zahájení plnění) hodlá stát využít v případě, že součástí plnění bude použití nových vozidel? Uvažuje MD o využití možnosti předběžných tržních konzultací s výrobcí a dopravci? Nabídková řízení jsou náročná pro všechny zúčastněné strany.	Vysvětleno. Obecně lze odpovědět, že od vyhlášení vítěze nabídkového řízení do začátku plnění by měly uplynout 2-4 roky podle náročnosti plnění, přičemž v současné době je vhodná doba spíše delší. Pokud se týče konzultací s dopravci či výrobcí, MD je předpokládá v případě technologicky obtížných provozních souborů.
14.	3.2	Předpokládáme, že u přímých zadání bude postupováno podle kompenzační vyhlášky. Bude tato vyhláška novelizována vzhledem k rostoucí inflaci? Jaké budou (alespoň rámcové) lhůty a podmínky pro nabídková řízení?	K první části připomínky uvádíme, že vyhláška č. 296/2010 Sb. se jednoznačně nadále vztahuje na přímá zadání. Z pohledu předkladatele není zřejmé, proč by se s ohledem na vyšší míru růstu spotřebitelských cen měla upravovat, neboť obecně lze kompenzaci valorizovat podle jakýchkoli ukazatelů (předem stanovených), což vyplývá přímo z nařízení č. 1370/2007. K druhé části otázky uvádíme, že je příliš obecná, a proto na ní není možné konkrétním způsobem reagovat. Základní lhůty a pravidla pro nabídková řízení jsou obsaženy v kapitole 3 předloženého materiálu.
15.	3.3	Bude provoz všech poptávaných linek (včetně těch v nezávislé trakci) pod plnohodnotným ETCS?	Vysvětleno. Nasazení vozidel vybavených ETCS bude poptáváno v souladu s předpokládaným harmonogramem implementace ETCS dle schváleného <i>Plánu moderního zabezpečení české železnice – implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS</i> .
16.	3.3.1	Prosíme o doplnění rámcových požadavků na vozidla, která budou výhledově nasazována na VRT.	Neakceptováno. Shodně s vypořádáním připomínky č. 9 uvádíme, že s výjimkou nutné podmínky dosáhnout rychlosti alespoň 200 km/h nejsou MD známy další podmínky nebo hodnoty parametrů, které by nad rámec jízdy po konvenční síti bylo nutné pro přístup na VRT splnit.
17.	3.3.1	Tab. 39 definuje požadavek na 39 souprav atypické/smíšené trakce z celkového počtu 102 (76 závislá+26 nezávislá). Viz také připomínka č. 11. Prosíme doplnit požadavky dle připomínky č. 9 (přechody na VRT, nové úseky, 200 km/h, tunely).	Neakceptováno. Stav popsáný v tabulce č. 39 popisuje současnou situaci v roce 2022. V období zahájení provozu na VRT bude podoba linkového vedení i turnusové potřeby vozidel odlišná od současného stavu. Shodně s vypořádáním připomínky č. 9 uvádíme, že s výjimkou nutné podmínky dosáhnout rychlosti alespoň 200 km/h nejsou MD známy další podmínky nebo hodnoty parametrů, které by nad rámec jízdy po konvenční síti bylo nutné pro přístup na VRT splnit.
18.	4	Doporučujeme v souladu se smyslem připomínky č. 6, aby ministerstvo dopravy v souladu s přijatou dopravní politikou uložilo podřízené organizaci SŽ konat kroky	Vysvětleno. Na uvedenou připomínku je obtížné v předkládaném materiálu konkrétně reagovat pro odlišnou oblast působnosti materiálu. Cílem PDO není stanovovat investiční

		k přizpůsobení infrastruktury dopravním potřebám státu.	záměry, ale poukazovat na potřeby dálkové dopravy v rozvoji sítě. Tyto potřeby jsou následně uplatněny v rámci úřadu a v řádném procesu přípravy staveb.
19.	4	K navrženým objemovým ukazatelům doporučujeme přidat celostátní statistiku zpoždění včetně jeho příčin, dále kontinuální sběr a vyhodnocování zákaznické zpětné vazby na kvalitu, dostupnost a přístupnost služeb a případného návazného systému malusů/bonusů pro zúčastněné strany, tj. dopravce a manažera infrastruktury.	Vysvětleno S ohledem na velký dopad pandemie COVID na dobu působnosti předchozího dopravního plánu (2017/2021) tato data nemají velkou relevanci, neboť byly vlaky provozovány ve zcela odchylném rozsahu s jiným vytížením cestující veřejností a s jinými podmínkami liberace.
20.	Příloha 2	Jaký je reálný stav pravděpodobnosti naplnění zde uvedených předpokladů?	Vysvětleno. Popsaný stav rozvoje dopravní obslužnosti reaguje na rozvoj infrastruktury. Horizonty realizace jednotlivých staveb byly projednány s odbornými složkami SŽ a MD. Předpoklady tak odpovídají současnému stavu poznání, které vychází z dokončených studií proveditelnosti pro většinu hlavních směrů. Pro část směrů doposud nebylo studijní prověření dokončeno. Přestože z různých důvodů panují pochyby o rozsahu a rychlosti zamýšlené výstavby nejen VRT, tak popsané předpoklady rozvoje dálkové dopravy jsou přesto platné. Jejich naplnění bude postupné v závislosti na skutečném postupu výstavby.
21.	Průřez- ově	<p>Dokument je bohužel spíše teoretickou studií než dopravním plánem. Hlavním nedostatkem je neaktuálnost vstupních dat a z ní patrná zastaralost linkové koncepce a zejména malá provázanost s přijatou dopravní politikou státu.</p> <p>Jakým způsobem přispěje dopravní plán závazku České republiky snižovat</p> <ul style="list-style-type: none"> • spotřebu energie v dopravě zvýšením účinnosti jejího využití a • produkci emisí spalováním uhlovodíkových paliv? <p>Bylo by vhodné dokument sjednotit rozsahově a obsahově tak, aby každá linka měla ve výhledu část infrastrukturní a vozidlovou, která naznačí, jaký má být další vývoj a jak se investice do jednoho či druhého vzájemně podmiňují.</p> <p>V oblasti infrastruktury je zpracovatel plánu a zadavatel veřejné dopravy ve zřejmém závislém vztahu na ministerstvem ovládané podřízené organizaci SŽ.</p> <p>Odbor veřejné dopravy a ministerstvo dopravy obecně by měl mít klíčové slovo v rozhodování o infrastrukturních investicích a rozvojových projektech, které by účinným způsobem naplnily dopravní politiku státu.</p> <p>Provozovatel infrastruktury by měl být pro svého zadavatele servisní a projektovou organizací, která vize ministerstva jako nositele dopravní politiky státu efektivně</p>	<p>Vysvětleno</p> <p>Uvedená připomínka je korektním vyjádřením názoru, avšak není jasnou připomínkou. Připomínka nemůže být otevřenou otázkou, ale musí konkrétně uvést, co se má v dokumentu změnit a jakým způsobem se to má z pohledu připomínkového místa změnit. Přestože rozumíme směru, kterým se připomínkové místo ubírá, a s částí názorů můžeme souhlasit, není předmětem vypořádání reagovat na otevřené položené otázky. Podněty využijeme při konstrukci dalšího dopravního plánu v roce 2026.</p> <p>Obecně dopravní plán přispěje k oběma vytýčeným cílům právě tím, že zajistí objednávku veřejných služeb v požadované četnosti a kvalitě na všech linkách dálkové dopravy.</p> <p>V části, kdy připomínka tvrdí, že „zpracovatel plánu a zadavatel veřejné dopravy ve zřejmém závislém vztahu na ministerstvem ovládané podřízené organizaci SŽ“ je třeba upozornit na skutečnost, že cílem dopravního plánu není primárně stanovovat plány rozvoje infrastruktury. Dopravní plán může poukázat na některé chybějící infrastrukturní stavby, ale nejedná se o investiční plán a tuto funkci nemůže předložený dokument plnit ani částečně. Tato problematika je upravena v plánech rozvoje infrastruktury, které jsou rozdílné od plánu sjednávání smluv</p>

	<p>naplňuje a ne naopak (viz příklad posledních investic CEF a nickolejných provozů, které zcela v rozporu s dopravní politikou státu maximálně omezují a komplikují dopravní obslužnost a mobilitu v rámci ČR a snižují konkurenceschopnost železnice vůči ostatním přepravním módům. Přestože je tato skutečnost více než zřejmá, objevují se nápady na další nickolejné provozy na páteřní síti po roce 2023 i nadále). Chybí jasnější, strukturovanější a k jednotlivým linkám více popsaná provázanost záměrů MDČR jakožto objednatel dálkové dopravy a již známých plánů rozvoje infrastruktury Správy železnic Není důvod nevzít předpokládaný známý harmonogram infrastrukturních projektů Správy železnic s předpokládanými termíny realizace platný k termínu vypracování PDO a konfrontovat ho s požadavky PDO. Současně by naopak v materiálech Správy železnic mělo být u zdůvodnění staveb a jejich přínosů i konkrétní odkaz na záměry objednatelů, resp. na jejich plnění. Případné námitky, že se věci mohou v čase měnit, jsou principiálně liché, protože svět se mění neustále a plány je neustále nutno přizpůsobovat realitě. Nicméně pokud by tyto dvě věci byly svázané, dá se vyhodnotit, zda se je napříč sektorem dopravy daří plnit, zda jsou v souladu, dají se podle potřeby prioritizovat a podle nich se dá efektivně plánovat např. harmonogram nabídkových řízení na dopravce.</p>	<p>o veřejných službách, i když je důležité, aby s nimi byly provázány. I když tedy rozumíme impulsům, které vedly k napsání této připomínky, nelze akceptovat, že plán rozvoje infrastruktury má být zachycen v PDO (mimoходом s minimální zákonným výhledem na 5 let) a činit závěry ze skutečnosti, že v něm tyto informace jsou uvedeny pouze částečně.</p>
--	--	---

Hlavní město Praha			
Č.	Kapitola/ část	Připomínka	Vypořádání
Neuplatňují žádné připomínky.			

Příloha 1

Plánování dopravní obslužnosti dálkovou železniční dopravou v případě zavedení tzv. „koncesního modelu“

Indikativní příloha Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy

Předložený plán dopravní obslužnosti území vychází ze současných pravidel, podle kterých objednává Ministerstvo dopravy část veřejných služeb v přepravě cestujících železniční dopravou nadregionálního a mezinárodního charakteru, která je vymezena v ust. § 4 zákona o veřejných službách. Podle obvyklé interpretace jde primárně o tzv. *ekonomicky pasivní služby*, vyžadující k zajištění provozu zásah veřejné správy, spočívající primárně ve vyplacení kompenzací. Smlouvu o veřejných službách lze však v principu uzavřít nejen s ohledem na vyplacení kompenzace, ale i poskytnutí určitého výlučného práva, pokud takové právo právní předpisy připouštějí⁴². Dopravní služby, které k zajištění provozu kompenzaci bezprostředně nepotřebují, jsou v České republice však v současné době principiálně provozovány v režimu tzv. *Open Access*. V důsledku tohoto modelu jsou všechny přímé vlaky Praha – Ostrava a část vlaků mezi Prahou a Břeclaví provozovány mimo objednávku Ministerstva dopravy, proto se těmito službami ostatní části tohoto plánu dopravní obslužnosti nezabývají a na vedení těchto vlaků a služby v nich poskytované nemá Ministerstvo dopravy jako objednatel veřejných služeb žádný vliv.

Uvedené uspořádání vzniklo především dlouhodobým historickým vývojem, kdy původně byly prakticky všechny vlaky součástí závazku veřejné služby, ale postupně se mimo tento systém dostaly nově zavedené vlaky obchodní značky SC Pendolino, následně srovnatelné komerční vlaky jiných dopravců na lince Praha – Ostrava, posléze i vlaky linky Ex1 ve stejném úseku a několik dalších relací mezi velkými městy v České republice. Do oblasti *Open Access* patří i dálkové tzv. noční vlaky využívající přepravu v době „*nočního skoku*“, kdy cestující obvykle nastupují do vlaku ve večerních hodinách a vystupují další den ráno. Uvedené uspořádání přináší cestujícím určité výhody, ale i nepochybné nevýhody. Proto je součástí plánu dopravní obslužnosti i tato indikativní část, která ukazuje, jakým způsobem by dálková doprava mohla být restrukturována do třech vrstev a jak by v takovém potenciálním případě dopravní plánování bylo prováděno.

Důvody pro úvahy o zavedení „koncesního modelu“

Ve srovnání s většinou členských států Evropské unie má tedy Česká republika rozsáhlé zkušenosti s otevřeným přístupem na infrastrukturu a konkurencí mezi dopravci na reálné infrastruktuře. V současné době oba modely železniční veřejné osobní dopravy

- tzv. „*PSO*“ (*public service obligation*) – tj. oblast závazků veřejné služby v ekonomicky pasivní oblasti, kdy je na provozování dopravy uzavřena smlouva o veřejných službách podle nařízení 1370/2007 (na základě přímého zadání a po roce 2023 až na výjimky na základě nabídkového řízení otevřeného všem provozovatelům); tato první oblast je předmětem ostatních částí plánu dopravní obslužnosti území, a
- *Open Access* – tj. provozování vlaků na základě liberalizovaného přístupu na infrastrukturu bez smlouvy o veřejných službách a bez vztahu s příslušnými orgány, které mají na starosti objednávku veřejné dopravy

fungují současně na několika trasách v České republice a překrývají se.

Liberalizace trhu železniční veřejné osobní dopravy umožnila všem dopravcům, tedy jak akciové společnosti České dráhy, stávajícímu dopravci ve vlastnictví státu, jakož i ostatním tzv. „*alternativním*“ dopravcům zavádět nové a zajímavé služby nejen v rámci samotné České republiky, ale také

⁴² V článku 3 odst. 1 nařízení (EU) č. 1370/2007 se uvádí: „*Pokud příslušný orgán rozhodne o udělení výlučného práva nebo poskytnutí kompenzace jakékoli povahy za plnění závazků veřejné služby jím vybranému provozovateli, provede to v rámci smlouvy o veřejných službách*“ (podržení doplněno).

v mezinárodní dopravě z Prahy na Slovensko, Rakousko a Polsko. Přispělo to ke zlepšení kvality služeb, snížení cen a následnému zvýšení atraktivity železnice a jeho úlohy v dopravní soustavě, a tím zvýšení počtu cestujících. Tyto pozitivní prvky je třeba integrovat do jakéhokoli nového modelu, protože železniční systém v České republice by neměl a ani právně nemůže kráčet zpět k uzavřenému trhu.

Současný model přináší vedle výše uvedených pozitiv také některé obtíže, které fakticky jsou způsobeny zcela otevřeným systémem s minimem regulačních prvků, zejména na technologicky složité infrastrukturu železnice, a to v souběhu se silně regulovaným a velmi převažujícím systémem PSO. Jedná se zejména o tyto otázky:

- **Organizace provozu.** Všechny tři segmenty železniční dopravy (dálková, regionální a nákladní doprava) musí koexistovat na jedné infrastruktuře, a to je možné pouze tehdy, když je provoz dobře organizovaný. Vztah mezi jednotlivými segmenty je zejména v posledních dvou letech předmětem diskuze o možných změnách pravidel přednostního přidělování kapacity na přetížené dráze, kdy podle současného zákonného nastavení by byla v případě vyčerpané kapacity vyloučena za trhu právě doprava *Open Access*. Není to však otázka pouze kapacity dráhy, ale také pečlivé koordinace tras, aby využívaly infrastrukturu optimálně, otázka vhodného dosahování taktových uzlů a přípojných skupin v nich, otázka dodržování určitých kvalitativních standardů, které jsou mj. důležité u modernizovaných drah, nebo problematika počtu předjíždění na infrastruktuře, klíčová pro kvalitu provázení vlaků. Je vhodné doplnit, že tento problém organizace provozu plně nevyřeší ani výstavba sítě vysokorychlostních tratí, protože pořád velká část služeb zůstane na konvenční železniční síti, kde bude zejména v okolí velkých uzlů (a v uzlech samotných) interferovat mezi všemi třemi segmenty.
- **Cíle dopravní politiky.** Jednou z nejdůležitějších výhod modelů PSO je možnost příslušných orgánů sjednat železniční podnik k plnění cílů dopravní politiky a plnění těchto cílů požadovat. Toto *Open Access* principiálně nezajišťuje. Je třeba zdůraznit, že některé cíle dopravní politiky služby *Open Access* plní (nárůst přepravních výkonů na železnici je bezesporu klíčový dobrý výsledek), ale v některých případech tomu tak není. Znamená to právě například zajištění přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace (PRM), akceptace vnitrostátního integrovaného tarifu *OneTicket*, zajišťování jednotné úrovně služeb v důležitých železničních stanicích, začlenění služeb do národního integrovaného jízdního řádu – taktové vedení vlaků, atd. Není chybou služeb v rámci *Open Access*, že toto nenabízejí, protože není-li zde žádná smlouva, provozují dopravu podle svého tržního odhadu, který musí být nutně u každého dopravce odlišný. Tento odlišný odhad může být někdy znakem efektivity (pak je třeba jej zachovat), ale jindy nepřispívá k plnění cílů dopravní politiky. Cílem dopravní politiky je také převod nákladní dopravy se silnice na železnici, což ve stávajícím modelu je velmi obtížné možné, protože kvalita tras pro nákladní dopravu je velmi nízká mj. s ohledem na množství tras osobní dopravy. Je také třeba na určitou výhledovou dopravu stavět dopravní infrastrukturu, přičemž na železnici nestačí pouze přibližný odhad dopravního zatížení, je třeba určit taktové uzly, směrové skupiny, což u modelu, kde *Open Access* tvoří páteř dopravní nabídky, v potřebném výhledu a s potřebnou přesností je velmi obtížné.
- **Přepravní sedla.** Zvláště je patrné, že *Open Access* dopravní služby pomíjejí okrajové časy. V roce 2008 jezdil první denně jezdící vlak Praha – Ostrava v 4:06 z Prahy (příjezd do Ostravy v 7:51 – nácestné stanice kolem 6-7 hodiny ranní). V běžném provozním stavu, tj. v době před vypuknutím krize spojené s pandemií nemoci covid-19, odjížděl první denně jezdící vlak v 5:50 (příjezd 9:09, nácestné stanice kolem 7-8 hodiny ranní). Jedná se částečně o přirozený vývoj, ale toto osekávání sedel je výrazné a pro pravidelně dojíždějící z nácestných stanic (Olomouc – Ostrava) velmi nepříjemné až nepřijatelné. Naopak ve špičkách není výjimkou, že vlaky Praha – Ostrava jezdí v intervalu 15 minut, což je sice velmi výhodné pro cestující v těchto vlacích, ale komplikuje to zásadním způsobem provozování nákladní dopravy, přičemž žádné koncepce veřejné dopravy takovou intenzitu provozu na hlavním koridoru na východ nikdy nepředpokládaly. Z pohledu Ministerstva dopravy je nepřijatelné, aby objednávané byly pouze nejztrátovější okrajové vlaky na linkách, protože ztrátu by nebylo možné snížit vlivem špičkových výkonů.

- **Rezervace.** Dopravci s otevřeným přístupem většinou využívají povinné rezervace míst k zajištění kvality. V tomto ohledu stojí za to říci, že během špičky není možné přepravovat všechny cestující, pokud je nutná rezervace místa. Ministerstvo dopravy je zastáncem modelu možné rezervace bez povinných rezervací, aby měli cestující možnost cestovat po celý den a využívat železniční dopravu flexibilně, například po skončení jednání, podle operativních potřeb a podobně. Mobilní komunikační prostředky tuto oblast mění, ale ne plně.

Uvedené příklady ukazují, že plný model otevřeného přístupu bez jakéhokoli smluvní koordinace tedy přináší vedle přínosů, které jsou spojeny s liberalizací služeb, také určité negativní tendence spojené s koexistencí všech segmentů železniční dopravy na téže síti, nepřináší v některých ohledech očekávané výsledky z hlediska dopravní politiky (neexistující spojení s jinými službami v uzlech, shlukování služeb do špiček) a kapacity infrastruktury a potenciální modální posun k železnici v nákladní dopravě. Tyto důvody vedly k tomu, že vhodným koordinačním řešením by byl upravený model železniční dopravy. Jeho cílem však nesmí být uzavření trhu. Za prvé, tyto „koncese“ by měly respektovat skutečnost, že na důležitých relacích může jezdit více dopravců a neomezovat na klíčových tratích konkurenci na infrastrukturu na jednoho vítěze jediného tendru. Za druhé je třeba vidět potenciál pro služby s otevřeným přístupem, které nejsou integrovány do vnitrostátních systémů (jako jsou „sprintery“ nebo „noční vlaky“), i když tyto služby nebudou páteří železničního systému.

Souvislosti s mezinárodními projekty a mezinárodní dopravou

V kontextu těchto skutečností je vhodné uvést i to, že v současné době probíhá na evropské úrovni projekt, nazývaný „*Timetable Redesign*“. Tento projekt je podporován organizacemi RailNetEurope, což je platforma provozovatelů dráhy a přidělců v různých evropských zemích, jejímž cílem je vytvořit celoevropskou železniční síť a Forum Train Europe, což je koordinační platforma železničních podniků a jeho cílem je koordinovat proces alokace kapacity, aby byl schůdný pro přidělování i mezinárodních tras pro nákladní a osobní dopravu.

Většina mezinárodních služeb funguje v České republice jako pravidelná doprava po celý den, zejména jako součást smlouvy o veřejných službách v rámci PSO. Zahnutí mezinárodních služeb do vnitrostátních schémat veřejné služby zajišťuje součinnost mezi mezinárodní a vnitrostátní poptávkou zákazníků a nabízí pravidelné vlakové spojení jak na vnitrostátní, tak přeshraniční úrovni bez jakéhokoli dalšího požadavku na infrastrukturní kapacitu. Zastavením v národních centrech na trase přinášejí mezinárodní vlaky významné zlepšení kvality také na národní úrovni, zejména pro sekundární regionální centra. Proto není správné vnímat mezinárodní dopravu jako samostatný subsystém, naopak, její integrace do vnitrostátních služeb přináší nepochybné přínosy.

V současné době Evropská komise má velmi ambiciózní cíl 75 % silniční dopravy převést na železnici. V nákladní dopravě je to motivováno tím, že nákladní silniční vozidlo přeložené na železnici spotřebuje o 83 % energie méně oproti tomu, když jede na naftu po silnici. I kdyby měl být tento politický cíl splněn pouze zčásti, je k tomu potřeba kapacita železniční dopravní cesty. Hlavním problémem vedle kapacity terminálů kombinované dopravy je právě kapacita železniční infrastruktury a bude nutné to řešit, protože nařízení č. 913/2010 se ukázalo jako ne zcela účinné, bude novelizováno a účinněji propojeno s politikou transevropských sítí. V takovém případě hrozí vznik hybridního systému, obsahujícího v dnes nepředvídatelném poměru prvky systému současného a prvky „koncesního modelu“. V nejhorším případě by byl ve výsledku přes veškerou aktivitu Ministerstva dopravy zachován do budoucna stávající stav, ale alespoň by se z pohledu nákladních dopravců dále nezhoršoval a dal by se lépe předvídat.

Dosavadní koncepční práce

Proto je nutné s využitím 10 let těchto zkušeností reagovat a vyvinout řešení pro řešení současné situace. Jednou z možností řešení je tak určitý „*koncesní model*“, který by umožnil konkurenci na trati, ale zároveň naplňovat cíle národní dopravní politiky, jako je pravidelná doprava po celý den (ne shlukování ke špičce), navazování spojení s jinými regionální a meziregionální služby nebo lepší využití kapacity infrastruktury. Tento dosud neregulovaný systém rovněž brání rozvoji železniční nákladní dopravy. Lepší a efektivnější řízení je důležité, aby osobní i nákladní doprava nabídla atraktivnější časy, a aby přilákala zákazníky k přechodu na jiný druh dopravy ze silnice na železnici.

Dne 12. října 2020 schválila vláda České republiky svým usnesením č. 1008 materiál „Konceptce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030“ a uložila ministru dopravy postupovat při zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících podle harmonogramu uvedeného v koncepci. Zároveň doporučila hejtmanům a primátorovi hlavního města Prahy po vzájemné dohodě postupovat při zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících podle předložené koncepce.

V rámci koncepce byla otázka „koncesního modelu“ obsahem samostatné kapitoly, ve které se uvádí, že „pro řešení přetížené páteře veřejné dopravy v České republice – železničních koridorů a dopravních uzlů ve městech – může být dosažena lepší organizace veřejné železniční dopravy formou koncesního modelu, kdy na jednotlivé provozní soubory na železnici bude uzavřena smlouva o veřejných službách. Uvedený model by měla zjistit také systémové chování dopravních služeb v rámci integrovaného taktového jízdního řádu a dosáhnout základních požadavků na kvalitu, jakými je třeba možnost pořádat jednotný jízdní doklad nebo přepravit OOSPO. Tento model podpoří chování veřejné dopravy jako celistvé integrované sítě služeb. Kapacitu infrastruktury lze zvýšit i jinými způsoby, jako je například zaváděním pásmového provozu vlaků nebo zvýšením kapacity vlakové soupravy, pokud to infrastruktura umožňuje.“ V důsledku uvedených koncepčních předpokladů je vhodné se v rámci tohoto dopravního plánu uvedenou oblastí blíže zabývat.

Vymezení „koncesního modelu“

„Koncesním modelem“ v tomto dokumentu označujeme model organizace provozu veřejné osobní dopravy na železniční síti, který v principu rozlišuje mezi nikoliv dvěma subsystémy jako v současné době (PSO a Open Access), ale se třemi oblastmi trhu ve veřejné osobní železniční dopravě:

- **Oblast A: Klasické PSO služby.** Na základě nabídkového řízení (popřípadě přímého zadání, pokud to unijní a vnitrostátní právo umožňuje) uzavře objednatel smlouvu o veřejných službách. Tento dokument se nevěnuje otázce rozdělení úkolů v této oblasti mezi objednatele (stát, kraje, obce), což je předmětem jiných návazných dokumentů na Konceptci veřejné dopravy. Dopravce dostává kompenzaci a je do určité míry unijním právem ochráněn před Open Access na základě tzv. *testů ekonomické vyváženosti veřejných služeb*, prováděných regulačním orgánem, kterým je v podmínkách České republiky Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, a jejichž provedení může vyvolat objednatel i vybraný dopravce. Objednatel na základě smlouvy, která má podobný charakter jako koncese na služby, zajišťuje na základě této smlouvy pro cestující veřejné služby v určité četnosti a kvalitě. Je důležité, že tato oblast v současné době pokrývá *drtivou většinu veřejné osobní železniční dopravy v České republice* (vlastně všechny dráhy s výjimkou některých služeb na relacích Praha – Ostrava a Praha – Brno – Břeclav), a tedy je pro směřování trhu veřejné železniční dopravy v České republice do značné míry určující.
- **Oblast B: „Koncesní oblast“.** Tuto oblast lze vymezit jako dopravní služby, které v obvyklé situaci nevyžadují kompenzaci z veřejných rozpočtů, nicméně jejich provozování je z hlediska systému zásadní, jedná se o *páteře dopravní obslužnosti* a tedy je na jejich provozování *veřejný zájem* stejně jako u dopravních služeb v oblasti A. Tyto služby by tedy měly požívat určitého přednostního postavení podobně jako služby v oblasti A. Tuto oblast lze vytvořit dvěma základními postupy:
 1. činností objednatele, kdy dochází k uzavření podobných smluv o veřejných službách jako v PSO oblasti na určité provozní soubory dopravních služeb (balíčky tras), přičemž protiplněním není kompenzace (s výjimkou krizových situací), ale výlučné právo pro provozování těchto konkrétních tras; je třeba upozornit, že toto výlučné právo nespočívá ve vyloučení všech ostatních provozovatelů, ale právě primárně ve výlučném přístupu k vymezeným trasám;
 2. činností přidělce (manažera infrastruktury), kdy dochází k uzavření rámcových smluv ve smyslu článku 42 směrnice 34/2012/EU, resp. ust. § 34c zákona o dráhách; v principu se jedná o dohody, které vymezují vlastnosti a rozsah kapacity dráhy požadované na časové období přesahující jedno období platnosti jízdního řádu; uzavřít rámcovou dohodu lze na dobu nejvýše 5 let a o stejnou dobu lze její platnost prodloužit; delší doba trvání je možná

za specifických podmínek; rámcová dohoda nesmí vyloučit přidělení kapacity dráhy jiným zadatelům nebo obsahovat ujednání, které by vyloučilo změnu dohody.

- Případná realizace obou těchto variant je spojena v současné době s určitými obtížemi, které poněkud komplikují jejich bezprostřední zavedení s dosažením požadovaného výsledku. V případě varianty ad1) je limitem zejména právní nejistota, zda lze takové smlouvy PSO uzavřít v případě, že jsou dnes služby poskytovány na otevřeném trhu. Hlavním limitem varianty ad2) je otázka, zda může dosáhnout požadovaných cílů, neboť rámcové dohody v principu popisují technické vlastnosti tras, nikoliv však jiné klíčové parametry „koncesního modelu“, vycházející z krátké analýzy nevýhod otevřeného trhu uvedených výše, například zajištění přepravy osob s omezenou schopností pohybu a orientace, či určité regulace spojené s povinnou rezervací, aby cestující ve špičce nemusel svou cestu plánovat a vázat se na jediný vlak.
- **Oblast C: Open Access.** Může se jednat například o různé „*sprintery*“, vlaky odhalující prázdné místo na železničním trhu, principiálně zpravidla není páteřní nabídkou integrovanou do integrovaného taktového jízdního řádu. Může využít *volných slotů na infrastruktuře* (přičemž provozovatel dráhy bude usilovat o koordinaci požadavků, aby se i tyto služby mohly dopravní cestu využít, bude-li to reálné, přitom však zohlední dosahování uzlů a přestupných vazeb PSO a koncesované dopravy). Vstup na trh je vystaven možným testům ekonomické vyváženosti veřejných služeb. Jedná se zejména o implicitní přepravní potřeby, na které nebyly označeny žádným objednatelům za veřejný zájem.

Na hlavních železničních magistrálách koncesní model může usilovat o ponechání více dopravců na téže infrastruktuře, například expresní spojení mezi Prahou a Ostravou může v lichých hodinách zajišťovat dopravce A, naproti tomu v sudých hodinách jiný dopravce B. Koncese by v optimálním případě měly být předmětem otevřené soutěže mezi dopravci. V žádném případě nemá být cílem jednobarevný trh služeb veřejné osobní železniční dopravy, uzavření trhu. Je třeba zdůraznit, že samotná smlouva o veřejných službách ve variantě ad 1) by měla být na rozdíl od služeb v klasické PSO významně méně rozsáhlá. V oblasti provozní by šlo o určení taktové trasy včetně období denního provozu a u vymezení vozového parku pouze základní minimální standardy, například pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace (PRM). Je třeba blíže vymežit otázku povinné rezervace, která by měla být vhodným nástrojem nanejvýše v dílčích úsecích, pro které vlaky nejsou koncipovány. Tarifní oblast by byla ponechána v rukou dopravců, výjimkou by byl pouze požadavek na uznávání vnitrostátního integrovaného tarifu *OneTicket*.

Je třeba zdůraznit, že stejně jako u licenčního řízení v oblasti autobusové dopravy musí být klíčovým motivem při posuzování těchto služeb benefit cestujícího. Pokud služba pouze snižuje výnosy koncesované dopravy a nenese jasnou přidanou hodnotu, neměla by být připuštěna na trh, ale v okamžiku, kdy přináší benefit cestujícím, na trhu své místo najde a ani regulátor trhu jejímu zavedení nebude stát v cestě. Na tyto služby nemůže být na nákladně budované infrastruktuře ponechávána neomezená kapacita, nicméně určitým způsobem by dimenzování nové infrastruktury mělo možnost jejich existence zohlednit. Infrastrukturu na ně ale nelze optimalizovat, protože požadavky Open Access se v čase mění.

V této souvislosti je někdy uváděno, že nejprve má být strukturována oblast C a teprve tam, kde to není ekonomicky možné, má nastoupit závazek. To je zčásti správná úvaha, ale neodpovídá plně ekonomické realitě na české železnici v současné době. Pokud by došlo k výrazným změnám ve výnosnosti železniční dopravy, je namístě tento přístup přehodnotit, ale v současné době představuje oblast C tak malou část železničního trhu, že jej neutváří jako první. To ale zároveň znamená, že na objednatelích je velká zodpovědnost na nastavení pravidel trhu, aby podporovaly ekonomickou výkonnost železniční dopravy a nenahrazovaly například koncesní oblast zbytečným závazkem.

Popis uvažovaných provozních souborů v případě „koncesního modelu“ na hlavních železničních dráhách

V případě všeobecné shody nad zavedením koncesního modelu tento dopravní plán předkládá prvotní úvahu Ministerstva dopravy o rozložení provozu vlaků dálkové dopravy, a to následovně.

Provozní soubor Praha – Ostrava, sprinter A

Jedná se o vlaky s minimální zastavovací koncepcí (v zásadě Praha, Pardubice, Olomouc, Ostrava) a s dalším možným pokračováním do zahraničních destinací. Vlaky vyjíždějí z taktového uzlu Praha hl. n. v poloze L:30, dosahují Pardubic kolem polohy S:30. Olomouc míjí mimo taktové uzly a Ostravu dosahují v přibližné poloze S:30. Opačný směr je symetrický. Mělo by se jednat o vlak s přepravou osob PRM, povinné rezervace lze případně umožnit v relaci Praha – Pardubice, je-li to nevyhnutelné, a pro specifická místa (včetně míst pro jízdní kola). V zásadě by se linka měla blížit kvalitativním parametrům pro expresní vlaky vč. základních požadavků na služby na palubě, byť tato pravidla by v rámci koncesního charakteru byla zjednodušena.

Provozní soubor Praha – Ostrava, sprinter B

Jedná se o vlaky v identických minutových polohách a zastavovací strategii, posunutý o +60 minut oproti předchozímu provoznímu souboru. Vlaky mohou pokračovat do odlišných zahraničních destinací. Kvalitativní požadavky jsou rovněž identické.

Provozní soubor Praha – Český Těšín, expres A

Základním konstrukčním parametrem tohoto provozního souboru je dosahování uzlu Olomouc v oboustranném uzlu L:00. Z tohoto požadavku vyplývá odjezd z Prahy v závěsu za sprinterem B (S:30+) a dosažení uzlu Pardubice opět krátce po sprinteru B (okolo L:30). Zastavovací strategie: Praha-Libeň, Kolín, Pardubice, Choceň/ÚO (upřesní se), Česká Třebová, Zábřeh na Moravě, Olomouc hl.n., Hranice na Moravě, Suchdol/Studénka (upřesní se), Ostrava-Svinov, Ostrava hl.n., Ostrava-Stodolní, Havířov. Vlaky mohou dále pokračovat na Slovensko. V zásadě by se linka měla blížit standardům pro expresní vlaky, zejména je zásadní požadavek na přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, absenci povinné rezervace a služby na palubě.

Provozní soubor Praha – Ostrava, expres B

Základním konstrukčním parametrem tohoto provozního souboru je dosahování uzlu Olomouc v oboustranném uzlu S:00. Vlaky jsou tedy položeny přesně v prokladu +60 minut oproti expresům A. Vlaky by měly mít obdobnou zastavovací strategii i kvalitu jako expres A.

Související PSO

V tomto modelu linky Ex2 a R18 by měly dosahovat uzlu Olomouc v X:30, což vede v optimálním případě k tomu, že vlaky linky R18 opouštějí Prahu v poloze kolem L:00, Pardubic dosáhnou kolem S:00. Zastavovací strategie Praha-Libeň, Kolín, Přelouč, Choceň/ÚO (bude upřesněno), Zábřeh na Moravě, Mohelnice + Červenka (bude upřesněno), a dále za Olomoucí jako v současné době. Standard tohoto provozního souboru by měl být na rozmezí mezi expresní a rychlíkovou kvalitou.

Brněnská větev koncesí

Z pohledu objednatele by v případě koncesního modelu měly být rozlišeny dvě trasy, jejichž sjednání by odpovídalo obdobným pravidlům pro přidělení zakázky. Každá z uvedených tras by zajišťovala spojení Praha – Brno v intervalu 60 minut, přičemž vlaky mohou pokračovat dále do směru Wien či Bratislava/Budapest. Jedna z větví je uchycena v X:00 (výhledově X:30) v Břeclavi a druhá tuto trasu kopíruje v cca 30 minutové ekvidistantě s ohledem na konstrukční možnost. Rozsah služeb odpovídá expresnímu segmentu a zastavení je potřebné mezi Prahou a Brnem v Pardubicích, dále musí být obsluženy určitým portfoliem i stanice Kolín a Česká Třebová. V cílovém stavu se předpokládá Břeclav X:30, Brno X:00, Pardubice X:30 a Praha X:30.

Zbývající část koncesí

V případě zájmu dopravců si lze představit doplňkové vlaky v přímé relaci Praha – Zlín po dokončení úplné modernizace této dráhy. V principu lze uvažovat buďto o řešení s přestupem od R18, nebo o větvení R18 zajišťované moderními vozidly v Otrokovicích, popřípadě o rozsahem malé koncesí soustředěné právě na zajišťování tohoto specifického spojení. Potřebnost tohoto provozního souboru bude dále posouzena.

Pro celý tento systém platí, že uvedená struktura koncesního modelu předpokládá stav před výstavbou vysokorychlostních tratí, které celému segmentu koncesí propůjčí zcela novou provozní a obchodní dimenzi a jsou popsány v jiných částech tohoto plánu dopravní obslužnosti území.

Příloha 2

Výhled dálkové železniční dopravy v systému rychlých spojení

Indikativní příloha Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy

Předmětem této přílohy je popsat východiska dálkové osobní železniční dopravy pro časové horizonty zahrnující budoucí rozvoj rychlých spojení v České republice, tj. především vysokorychlostních tratí. Tato kapitola se od předchozího popisu koncepce dálkové dopravy výrazně odlišuje. Pro plánovací období do roku 2027 je v předchozích kapitolách stanoveno linkové vedení, rozsah objednávky a další atributy dopravní obslužnosti dálkovou dopravou a jsou tak vymezeny záměry objednatele dálkové dopravy v mezích zákona o veřejných službách. V současné době se předpokládá, že rozvoj rychlých spojení nastane ve 30. a 40. letech a tudíž takový exaktní popis objednávky překračuje výrazně plánovací horizont tohoto dokumentu a není v současnosti možný. Nejistota plyne ze vzdálených termínů dokončení staveb, které mohou doznat určitých změn. Dálková doprava využívá železniční síť jako celek a cílový záměr rozsahu dopravní obsluhy lze tak začít naplňovat až od určitého stupně rozvoje sítě, přestože současné studie proveditelnosti popisují cílový stav velmi přesně.

Druhým prvkem, který je třeba při interpretaci této kapitoly vnímat, je úloha Ministerstva dopravy. Od počátku přípravy rychlých spojení Ministerstvo dopravy vystupuje jako garant veřejné dopravy, který ve vlastní kompetenci dbá na dopravní obslužnost území dálkovou dopravou a respektuje kompetence regionálních objednatelů v zajištění dopravní obslužnosti krajů, měst a obcí. Bez ohledu na způsob zajištění dopravních služeb v dálkové dopravě formou objednávky, koncese či otevřeného trhu je pro Ministerstvo dopravy zásadní určit takový rozsah a kapacitu nabídky, která pokryje poptávku v dlouhém časovém horizontu, zajistit pro ni odpovídající infrastrukturu a v neposlední řadě vytvořit podmínky pro zajištění této dopravní obslužnosti, což zahrnuje i nezbytné kroky legislativní a ekonomické. To není snadný úkol a může mít z pohledu věcného v tuto dobu, která je komplikovaná pandemickou situací nemoci covid-19 pouze indikativní charakter.

Účelem této kapitoly je tak představit základní obrysy dopravní obslužnosti dálkovou železniční dopravou v České republice pro vzdálenější výhledové horizonty s důrazem na zásadní změny, ke kterým dojde v hlavních rozvojových osách rychlých spojení. Tyto informace poslouží pro další koncepční práci i pro postup v přípravě jednotlivých stavebních záměrů. Pro objednatele dopravy a pro dopravce budou indikovat předpokládaný rozvoj dálkové dopravy včetně podmínek pro sestavu provozních konceptů a obnovu vozidlového parku. S postupem času bude nutná revize uvedených závěrů v návaznosti, jak bude pokračovat příprava výstavby v jednotlivých směrech.

1. Rozvoj infrastruktury v horizontu rychlých spojení

Pro popis rozvoje sítě dálkové dopravy je nezbytným východiskem stanovit si rozsah úprav dopravní infrastruktury v čase. Zahrnuty musí být nejen stavby vysokorychlostních tratí, ale také investice do konvenční sítě, které svým dopadem ovlivní cestovní doby, kapacitu dráhy nebo stabilitu jízdního řádu. Toto rozdělení staveb v čase vychází z předchozího prověření strategie výstavby a modernizace infrastruktury. Před vznikem této přílohy plánu dopravní obsluhy Ministerstvo dopravy oslovilo Správu železnic a zároveň provedlo vnitřní diskusi o strategii výstavby a modernizace infrastruktury. Výsledkem této koordinace s odbornými složkami Správy železnic (odbor přípravy staveb a odbor přípravy VRT) a Ministerstva dopravy (odbor veřejné dopravy, odbor drážní dopravy a odbor strategie) vznikl přehled staveb s očekávaným horizontem jejich dokončení a zprovoznění. Pro potřeby tohoto popisu byly stavby zohledněny tak, jak je rozhodující pro podobu provozních konceptů dálkové dopravy. Toto rozdělení poslouží jako základna pro popis rozvoje služeb dálkové dopravy v daném časovém horizontu.

Časový horizont I

V období do roku 2030 bude na síti české železnice pokračovat rozvoj především na konvenční síti. Jako zdroj informací o jednotlivých investičních záměrech vhodně poslouží mapa staveb dostupná na internetových stránkách Správy železnic.

Mezi stavby, které zásadně ovlivní podobu dálkové dopravy nebo změní okrajové podmínky, patří podle vyjádření Správy železnic jako subjektu příslušného k zajištění modernizačních prací u drah ve vlastnictví státu zejména:

- zprovoznění pilotního úseku VRT Praha – Poříčany
- modernizace dráhy v úseku Velký Osek – Hradec Králové (bez Libické spojky)
- postupná rekonstrukce dílčích úseků dráhy Ústí nad Labem – Cheb
- začátek modernizace dráhy Brno – Přerov
- dokončení modernizace dráhy Praha – Beroun (v údolí řeky Berounky)
- dokončení modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice

V ostatních případech stavby přispějí ke zlepšení podmínek dálkové dopravy, avšak bez přímého vlivu na provozní koncept, tj. platí nadále předpoklady popsané v předcházející 2. části tohoto dokumentu, kde již je řada možných změn naznačena.

Časový horizont II

V první polovině 30. letech je podle dat, která jsou v současné době k dispozici, předpoklad zprovoznění prvních úseků vysokorychlostních tratí a dokončení dalších investic v síti konvenční železnice. Některé dokončené stavby již budou znamenat posun v koncepci dopravní obslužnosti a vzniknou nové provozní koncepty v řadě relací.

Mezi stavby, které zásadně ovlivní podobu dálkové dopravy nebo změní okrajové podmínky v tomto období, patří zejména:

- VRT Praha – Světlá nad Sázavou + VRT Velká Bíteš – Brno
- VRT Přerov – Ostrava
- VRT Praha – Lovosice/Litoměřice
- dokončení modernizace dráhy Brno – Přerov včetně spojení přes Kroměříž
- modernizace ŽU Brno
- dokončení modernizace Staré Město u U.H. – Luhačovice a přilehlých tratí
- dokončení modernizace trati Praha – České Budějovice včetně úseku Nemanice – Ševětín
- modernizace v úseku Česká Třebová – Choceň
- dokončení modernizace v úseku Nymburk – Mladá Boleslav
- dokončení modernizace zbylých úseků Praha – Hradec Králové

Uvedený výčet je zobecněný a nezahrnuje všechny stavby. Další uvažované stavby přispějí ke stabilizaci provozních konceptů v celé síti.

Časový horizont III

Následující období přinese dokončení základní sítě rychlých spojení a pozornost se přesune k dalším osám zájmu. V řadě případů tak dojde k naplnění podmínek pro dosažení dnes uvažovaného cílového stavu. S ohledem na vzdálený časový horizont zajisté vznikne řada dalších především drobných záměrů, které přispějí k rozvoji nabídky dálkové a regionální dopravy. Časově lze tento horizont vymezit jako období po roce 2035, avšak záležet bude vždy na termínu dokončení dané stavby, v případě optimistického scénáře velmi příznivého vývoje stavební přípravy mohou být stavby dokončeny již od roku 2032.

Mezi zásadní stavby, s jejichž realizací se uvažuje ve výhledovém horizontu, patří zejména:

- dokončení VRT Praha – Brno včetně sjezdu do Jihlavy
- VRT Brno – Přerov
- VRT Litoměřice – Ústí nad Labem – Krušnohorský tunel + Žalhostická spojka

- VRT Praha – Most
- VRT Praha – Hradec Králové
- modernizace dráhy v oblasti Náchodska a Trutnovska
- modernizace dráhy v relaci Mladá Boleslav – Liberec
- novostavba tunelu Praha – Beroun
- modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Jihlava nebo její části

Pro tento horizont již nejsou dostupné informace o rozsahu investic v celé síti, ale pouze o nejvýznamnějších stavebních záměrech, jejichž příprava a realizace bude probíhat v delším časovém horizontu.

2. Cíle rozvoje sítě dálkové železniční dopravy

V současnosti (rok 2022) jsou dokončeny studie proveditelnosti pro většinu investičních záměrů popsaných v předchozím textu. Jsou tak známy základní parametry sítě a prověřen rozsah dopravy. Výjimku tvoří úsek VRT v úseku Praha – Hradec Králové, úsek VRT Praha – Most a úsek Mladá Boleslav – Liberec, kde práce doposud nedospěly k dílčím výsledkům dostatečně vypovídajícím o parametrech budoucí dráhy. Přesto i pro tyto úseky jsou z předchozích studijních prověření známy určité parametry, které dovolují stanovit rámcové předpoklady rozvoje dálkové dopravy pro potřeby této koncepce.

Ministerstvo dopravy v průběhu celé přípravy sleduje síťový pohled na budoucí zajištění dopravní obslužnosti dálkovou dopravou. Nové expresní linky vedené po vysokorychlostních tratích budou vedeny přes více prověřovaných oblastí a linky nižšího přepravního segmentu budou v hojně míře přecházet na konvenční síť s množstvím často striktních okrajových podmínek. Původní záměry Ministerstva dopravy tak nezdědka doznávají změn.

Parametry budoucí sítě lze nejlépe popsat síťovým grafem taktových uzlů propojených časově ohodnocenými hranami, které v optimálním případě umožňují dosáhnout plného integrálního taktového jízdního řádu v celé síti. Pro takový popis je však nezbytná znalost všech okrajových podmínek. V následující části bude snaha popsat stav sítě dálkové dopravy za určitých předpokladů stavu infrastruktury.

2.1. Časový horizont I

Situace v síti dálkové dopravy do konce současného desetiletí přímo navazuje na stav popsaný v druhé kapitole tohoto plánu dopravní obslužnosti. Výhledový stav pro tento horizont je zde přinejmenším naznačen. Z pohledu dopravní obslužnosti dálkovou dopravou lze ve většině případů hovořit o stabilizaci současného stavu či rozvoji dvousegmentové nabídky. V několika případech naopak stavební činnost přinese dočasné omezení nabídky nebo snížení její kvality. Na rozdíl od současného stavu dojde ke změnám okrajových podmínek v několika relacích.

Postup rekonstrukce jednotlivých úseku mezi Ústí nad Labem a Chebem přispěje ke zkrácení cestovní doby současné linky R15 v této relaci o cca 20 minut, což přispěje mimo jiné ke stabilizaci vazby s linkou R29 v uzlu Cheb.

Obdobně se projeví modernizace dráhy mezi Prahou a Berounem nebo mezi Velkým Osekem a Hradcem Králové. Zde bude hlavním přínosem právě zlepšení podmínek konstrukce jízdního řádu a jeho následného plnění. V obou případech nebudou tyto změny primárním motivem k zásadnímu navýšení rozsahu nabídky. V případě spojení Prahy s Plzní neklesne cestovní doba pod 60 minut a ve směru na Hradec Králové bude zavedení expresního segmentu závislé na dokončení zbylých staveb v úseku Praha – Nymburk – Velký Osek, které se předpokládají až na začátku 30. let.

Naplno se rozeběhne modernizace dráhy mezi Brnem a Přerovem. I přes dokončení některých etap není možné uvažovat o rozvoji v podobě expresní vrstvy Brno – Ostrava. Naopak v tomto období výstavby bude dopravní spojení často negativně ovlivněno zpomalením jízdy nebo nutnou náhradní autobusovou dopravou. Jakmile bude modernizace dokončena, předpokládá se zavedení linky Ex8.

2.2. Časový horizont II

Od počátku 30. let se podle současných odhadů očekává, že budou dokončeny první etapy výstavby vysokorychlostních tratí a také některé rozsáhle stavební celky na konvenční infrastruktuře. Trend předchozích let tak doplní změny provozních konceptů na celých relacích. Základní východiska v síti však zůstávají neměnná včetně základních konstrukčních uzlů taktové dopravy.

Mezi relace, kde dojde ke skokovému zlepšení parametrů sítě a tím úpravě provozních konceptů dosavadních linek, patří.

Praha – Brno

Dokončení etap výstavby vysokorychlostních tratí v úsecích Praha – Světlá nad Sázavou a Velká Bíteš – Brno výrazně zkrátí cestovní dobu expresních vlaků mezi Prahou a Brnem i v případě trasování po konvenční dráze přes Havlíčkův Brod ve zbývajícím středním úseku. Jízdní doba touto trasou nepřesáhne 120 minut (závisí na zastavovací koncepci a trakčních vlastnostech nasazených vlakových souprav). Zároveň však tato cestovní doba a omezená kapacita dráhy v okolí Havlíčkova Brodu neumožní navýšit počet spojů nad současnou hodnotu 2 párů expresních vlaků za hodinu.

Z jednání s rakouskou stranou vyplývá, že konstrukční podmínky linek expresního spojení ovlivní vazby v Rakousku přenesené na naše území v podobě taktového uzlu Břeclav X:30. Dvojice expresních linek mezi Prahou a Brnem bude vedena v rovnoměrném prokladu 30 minut.

Otevírá se také možnost zrychlit spojení mezi Prahou a Jihlavou. Konstrukce této linky by vycházela z uzlu Havlíčkův Brod X:00, z něhož plyne stabilizace Jihlavy (pravděpodobně již železniční stanice Jihlava-město) jako budoucího uzlu X:30. V tomto časovém horizontu bude také sledováno dosažení vazby s linkou R11 především pro přestupní relaci Praha – Jihlava – Třebíč. II. přepravní segment rovněž využije dokončený úsek trati Velká Bíteš – Brno.

Souvisejícím krokem s těmito změnami bude nutnost posílit nabídku v původním úseku Česká Třebová – Brno v podobě prokladu linky R19 novým spojením mezi Hradcem Králové, Pardubicemi a Brnem, a zajistit obsluhu Kutnohorska linkou Praha – Havlíčkův Brod.

Brno – Ostrava

Postupné dokončení modernizace konvenční dráhy a následně i úseku vysokorychlostní dráhy z Přerova (Prosenic) do Ostravy-Svinova otevře prostor pro plnohodnotný provoz samostatné expresní linky z Brna do Ostravy. Převedení vlaků z Prahy na Ostravu přes Brno bude možné až s úplným dokončením vysokorychlostní trati z Prahy do Brna.

Konstrukci jízdního řádu vymezuje u rychlíkové linky Brno – Ostrava taktový uzel Přerov X:30 a rychlíkové linky Brno – Olomouc – Šumperk taktový uzel Olomouc X:00.

Praha – Olomouc – Ostrava

Do doby dokončení celé vysokorychlostní trati Praha – Brno bude hlavní spojení se střední a severní Moravou vedeno po trase přes Pardubice a Olomouc. Dílčí zrychlení přinese jízda vlaku po VRT Praha – Poříčany a novostavba tunelového úseku mezi Ústím nad Orlicí a Chocní.

Ve směru na Ostravu přinese významnější úsporu času jízda po vysokorychlostní trati mezi Přerovem (buď Prosenice, nebo Brodek u Přerova podle dokončení příslušného sjezdu) a Ostravou-Svinovem pro vozidla technicky způsobilá pro využití této dráhy.

Obsluhu v této relaci by měly zajistit v základu 2 linky expresního segmentu.

Praha – Olomouc – Zlín/Uherské Hradiště včetně spojení Brno – Zlín

Linky Ex2 a R18 si i v tomto horizontu zachovávají dnešní obrysy provozního konceptu. Společně s ostravskými expresy zajistí spojení mezi Prahou a Olomoucí. Vytížený koridor přes Pardubice neumožní navýšení četnosti jejich jízdy a především v případě linky R18 ji doposud nedokončené jižní spojení vysokorychlostní tratí přes Brno neuvolní z úlohy v obsluze Zlínského kraje. Změnou bude jejich soustředění ve vzájemném prokladu do uzlu Olomouc X:30. Výše zmíněný úsek vysokorychlostní

trati od Přerova po sjezd v Hranicích na Moravě bude zase příležitostí ke zrychlení expresních vlaků směřujících na Slovensko přes Valašské Meziříčí a Vsetín.

Přínosem však bude dokončená modernizace dráhy v úseku Brno – Přerov za předpokladu současné elektrizace dráhy v úseku Kojetín – Hulín. Taková situace umožní zavedení přímého spojení Brna a Zlína, který bude zárodkem budoucího spojení s Prahou touto jižní trasou s využitím vysokorychlostní trati. Přesto však nelze vyloučit využití příležitosti vést vybrané spoje této linky až do Prahy s využitím již dokončených úseků vysokorychlostní trati. Množství staveb nutných pro tento záměr vyvolává neurčitost časových horizontů a podoby jednotlivých provozních konceptů v dílčích mezistavech. Stabilizaci cílového provozního konceptu však v tomto časovém horizontu nepředpokládáme.

Pro úplnost je nezbytné doplnit, že dnešní linka R13 si zachová současnou podobu a jen v nutné míře se přizpůsobí novým okolnostem. Totéž platí pro linku Ex4, která ale v úseku z Přerova do Ostravy využije nové vysokorychlostní trati.

Praha – Ústí nad Labem – Německo

První etapa výstavby vysokorychlostní trati severním směrem zajistí zrychlení jízdy v úseku z Prahy do oblasti Lovosic a Litoměřic. Zásadní bude pro zkrácení cestovní doby mezi Prahou a Ústím nad Labem, čímž podníká nárůst nabídky linky R15 v tomto úseku. Ve spojení s mezinárodní expresní linkou bude odpovídající rychlé spojení mezi Prahou a Ústím nad Labem s předpokladem jízdní doby nejrychlejších expresních vlaků 37 minut. Navýšení četnosti mezinárodního spojení bude dále omezeno kapacitou přeshraničního úseku, který nedovolí zahustit interval na více než jeden pár vlaků za hodinu. Kromě základního spojení Prahy s Berlínem se nabízí doplnit spoje pro pokrytí dalších relací, zejména pro přímé vlaky z Prahy do Frankfurtu nad Mohanem.

V případě linky R15 by vložené spoje do hodinového taktu končily nejdále v oblasti Mostu nebo Chomutova v závislosti na potenciálu poptávky, protože i přes razantní zrychlení bude nabídka spojení železniční dopravou v přímé konkurenci s nabídkou dokončené dálnice D7 do Chomutova. Pro spojení z Litvínova a Teplic do Prahy bude železniční spojení plně konkurenceschopné a nelze proto vyloučit variantu vedení vložených vlaků do Litvínova. Pro obsluhu Karlovarského kraje není konkurenceschopnost vůči spojení po dálnici D6 jistá.

V druhém přepravním segmentu využije dnešní linka R20 taktéž zkrácení cestovní doby jízdou po vysokorychlostní trati (očekávaná jízdní doba Praha – Lovosice 31 minut), přičemž obsluhu Roudnice nad Labem zajistí zastavení v nácestném terminálu v těsné blízkosti města. V případě existence sjezdu do Litoměřic k rozvětvení linky a přímé obsluhy Litoměřic vlaky z Prahy.

Praha – Plzeň – Německo

Dokončení modernizace dráhy na české straně vytvoří předpoklad pro naplnění mezinárodní dohody o cílovém provozním konceptu. Linka Ex36 bude nadále vycházet z uzlu Plzeň L:00. Případná existence moderní infrastruktury i na německé straně vytvoří podmínky pro vznik spojení také v relaci Praha – Norimberk.

Praha – České Budějovice – Rakousko

Podle aktuálních údajů Správy železnic bude poslední stavba modernizace dráhy Praha – České Budějovice, novostavba tunelu v úseku Nemanice – Ševětín dokončena až po roce 2030. S ohledem na výrazné zrychlení v tomto úseku vytvoří tato stavba podmínky pro dosažení cílového stavu okrajových podmínek v tomto úseku. Při zachování základních okrajových podmínek konstrukce jízdního řádu (Ex7 České Budějovice S:00, R11 Jindřichův Hradec L:00 a R17 Tábor X:00) dojde k posunům časových poloh dálkové dopravy. Linky R11 a R17 dosáhnou uzlu X:00 v Českých Budějovicích v širší podobě, což přinejmenším lince R17 zajistí krátký obrát vlaku. Linka Ex7 naopak z ostrého uzlu v Českých Budějovicích vychází a k posunu trasy dojde směrem k Praze. Za této situace je reálným cílovým požadavkem dosažení systémové jízdní doby do Prahy 90 minut, tj. dosažení uzlu Praha X:30.

V následujících relacích investice do infrastruktury umožní zásadně upravit nabídku spojení dálkovou dopravou, či vytvořit nové provozní koncepty.

Praha – Hradec Králové

Modernizace infrastruktury mezi Prahou a Hradcem Králové, zejména zdvoukolejnění úseku Velký Osek – Hradec Králové, umožní zavést nový provozní koncept prvního přepravního segmentu v relaci Praha – Hradec Králové. Vlaky dálkové dopravy budou dosahovat uzlu Hradec Králové X:00 následovně: první přepravní segment (Ex10) zajistí přímou přepravu mezi krajskými centry a bude mít uzel X:00 úzký, druhý přepravní segment (R30) bude zajišťovat přepravu mezi regionálními centry (Nymburk, Poděbrady, Chlumec and Cidlinou) a bude mít X:00 uzel široký. Prahy budou linky dosahovat v rovnoměrném prokladu 30 minut. Vlaky linky Ex10 budou pokračovat dále ve směru Jaroměř a Trutnov nebo Náchod (variantní nebo střídavé vedení linky v závislosti na stavu a rozsahu dopravní infrastruktury za Hradcem Králové). Přepravně zajímavou možností by bylo pokračování linky druhého přepravního segmentu R30 do prostoru Rychnova nad Kněžnou, pokud to stav infrastruktury a finanční možnosti umožní.

Praha – Mladá Boleslav

Spojení Praha – Mladá Boleslav je z hlediska dálkové dopravy součástí meziregionálního spojení Praha – Liberec. V období přípravy tohoto plánu dopravní obsluhy je známa trasa a postup modernizace úseku Praha – Mladá Boleslav. Významné změny v nadregionální dopravě přijdou s modernizací celé trasy až do Liberce. Modernizace prvního úseku přinese možnost opustit železniční stanici Mladá Boleslav hl.n. a Mladou Boleslav obsloužit s nově rozšířené stanice v centru města, která je lépe dostupná a má lepší návaznosti na návaznou veřejnou dopravu. Konstrukci jízdního řádu dálkové dopravy v oblasti určí uzel Turnov X:00. Na tento výchozí bod konstrukce navazuje cíl v podobě dosažení uzlu Mladá Boleslav-město X:30 pro linky R21 a R22. Dosažení tohoto cíle podle dostupných informací očekáváme již v tomto časovém horizontu. Po dokončení stavebních prací severně od Mladé Boleslavi pak budou moci být zavedeny vlaky prvního přepravního segmentu v relaci Praha – Liberec, které by měly dosahovat uzlu ve stanici Mladá Boleslav město v X:00.

Orientační linkové vedení

Následující přehled naznačuje základní podobu linkového vedení a okrajových podmínek při dokončení všech výše uvažovaných staveb. V přehledu jsou současné linky v režimu Open Access uvedeny jako nedílná součást systému dálkové dopravy, protože jejich přepravní potenciál nelze při posouzení celku zanedbat.

Tab. 48: Výhledový předpoklad podoby linkového vedení v předpokládaném II. časovém horizontu

kat.	číslo linky	Trasa	interval špička	interval sedlo	základní okrajové podmínky
Ex	1	Praha – Olomouc – Ostrava	60	60	Olomouc X:00
Ex	2	Praha – Olomouc – Vsetín – SK	120	120	Olomouc X:30
Ex	3	D – Ústí n.L. – Praha – Brno – A/SK	60	60	Břeclav X:30, proklad Ex5
Ex	4	PL – Ostrava – Břeclav – A/SK	120	120	Břeclav X:30
Ex	5	Praha – Brno – A/SK	60	60	proklad Ex3
Ex	6	Praha – Plzeň – Cheb	120	120	Plzeň S:00
Ex	7	Praha – České Budějovice – A	60	120	České Budějovice S:00
Ex	8	Brno – Ostrava	60	60	
Ex	9	(Praha – Liberec) *			
Ex	10	Praha – H. Králové – Trutnov/ Náchod	60	120	Hradec Králové X:00
R	11	Brno – České Budějovice	120	120	Jindřichův Hradec L:00
R	12	Brno – Šumperk	60	120	Olomouc X:00
R	13	Brno – Břeclav – Olomouc	120	120	Olomouc X:30
R	14	Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem	120	120	Turnov S:00

R	15	Praha – Ústí nad Labem – Cheb	60	120	Cheb X:30
R	16	Praha – Klatovy	60	60	Klatovy X:30
R	17	Praha – Č. Budějovice/ Č. Velenice (A)	60	60	Tábor X:00
R	18	Praha – Olomouc – Luhačovice	120	120	Olomouc X:30
R	19	Praha – Pardubice – Brno	120	120	Pardubice X:00
R	20	Praha – Děčín *	60	120	Lovosice X:00
R	21	Praha – Tanvald/Česká Lípa	60	60	Turnov S:00, proklad R22
R	22	Kolín – Liberec/Česká Lípa	60	60	Turnov L:00, proklad R21
R	23	Kolín – Ústí nad Labem	120	120	směrová vazba směr Olomouc
R	24	Praha – Rakovník	120	120	Praha X:00
R	25	Plzeň – Most	120	120	Plzeň S:00
R	26	Praha – Písek – České Budějovice	120	120	Písek S:00, Příbram L:00
R	27	Ostrava – Olomouc	120	120	Olomouc S:00
R	28	Brno – Přerov – Ostrava	60	60	Přerov X:30
R	29	Cheb – D	120	120	Cheb X:30
R	30	Praha – Hradec Králové	60	60	Chlumeck nad Cidlinou X:30
R	31	České Budějovice – Plzeň	60*	120	Č. Budějovice i Plzeň S:00
Ex	32	Praha – Pardubice – PL	240	240	směrová vazba s R19
R	33	Praha – H. Brod – Jihlava/Brno	60	60	H. Brod X:00
	34				
	35				
Ex	36	Praha – Plzeň – DE	120	120	Plzeň L:00
R	37	Praha – Kutná Hora – Havlíčkův Brod	60	120	Havlíčkův Brod X:00
Ex	38	(Praha –) Brno – Zlín	60	120	
R	39	Hradec Králové – Brno	120	120	proklad s R19
Ex	100	Praha – Olomouc – Ostrava	60	60	*

poznámky:

Ex9 – v případě disponibilní infrastruktury Ex9 Praha – Liberec

R20 – v případě vedení VRT směr Litoměřice variantní vlaky Praha – Litoměřice – Ústí n.L. – Děčín

R31 – podmínky pro zavedení špičkového intervalu jsou předmětem studijního prověření.

Ex100 – linka s charakterem „sprinter“ dle popisu v Příloze 1, ekvivalent dnešních služeb Open Access

2.3. Časový horizont III

Výhled pro toto období je již zatížen značnou nejistotou a proto lze v tomto plánu uvést pouze indikativní předpoklady platné s ohledem na současný vývoj poznání. Nevyhnutelné změny v harmonogramu investic do infrastruktury nejsou jedinou neznámou, které tuto nejistotu přináší. Obdobně na tom je skutečný vývoj nabídky a poptávky po dopravním spojení. Informace uvedené v této části tak především představují popis možného rozvoje v případě ideálního vývoje výstavby, objednávky a v neposlední řadě také poptávky v průběhu 30. a v některých případech až 40. let. Nutno ještě poznamenat, že smlouvy o veřejných službách, které má v plánu Ministerstvo dopravy uzavřít v hlavním plánovacím období tohoto dokumentu, končí na počátku tohoto vzdáleného horizontu.

Při popisu tohoto výhledového období je nezbytné zohlednit skutečnost, že dnešní výhled staveb v tomto časovém horizontu obsahuje pouze ty nejvýznamnější rozvojové projekty v podobě vysokorychlostních tratí nebo zásadních modernizací. Stavby menšího rozsahu mají kratší dobu projektové přípravy a ani jejich potřeba nemusí být v současnosti nutně známa. Přesto tyto stavby mohou velmi výrazně ovlivnit podobu provozního konceptu dálkové dopravy. Je nepochybné, že řada takových staveb do přípravy bude zahrnuta a mnohé se dočkají realizace. V současnosti o jejich podobě není dostatek informací a proto se následující text zaměří pouze v obrysech na páteřní relace.

Praha – Brno

Dokončené vysokorychlostní spojení v této ose umožní plnohodnotně využít této trasy. Kapacita a zkrácení cestovní doby otevrou prostor pro nárůst nabídky spojení. Tuto dráhu využijí dva segmenty dálkové dopravy. Prvním z nich budou expresní spoje pro spojení Prahy s Brnem a s přesahem za tyto uzly. Souhrnnou nabídku budou tvořit 4 páry expresních vlaků za hodinu. Trasy těchto 4 linek budou směřovat do Ostravy, Zlína (Slovácko), Bratislavy (Budapešť) a Vídně. Kapacita dráhy v sobě dále bude skrývat kapacitu pro dvě trasy expresních linek v režimu Open Access z Prahy do Vídně a Ostravy (s možností pokračovat do prostoru Polska).

Lze očekávat, že technické parametry infrastruktury umožní nejrychlejším vlakům překonat trasu z Prahy do Brna přibližně za 60 minut. Skutečná cestovní doba bude záviset na četnosti nácestných zastavení a na maximální rychlosti vozidla. Kromě stanic Praha-Libeň/Zahradní město nebo Brno-Vídeňská bude možnost obsloužit terminál Praha-Východ především pro cestující mimo Prahu a také nácestnou zastávku v blízkosti Jihlavy pro obsluhu přílehlého regionu expresním přepravním segmentem. Konstrukční podmínky se budou kromě snahy dosáhnout rovnoměrného prokladu nacházet zpravidla mimo tuto oblast v podobě významných taktových uzlů nadregionální dopravy (např. Drážďany, Vídeň).

V druhém přepravním segmentu obslouží s využitím vysokorychlostní tratě region Vysočiny trojice linek v trasách Praha – Jihlava, Brno – Jihlava – České Budějovice a Praha – Havlíčkův Brod – Brno. Základní takt těchto linek bude 60 minut a jejich trasy budou určeny taktovými uzly Jihlava X:30 a Havlíčkův Brod X:00. Po konvenční síti jejich nabídku doplní linka z Prahy přes Kutnou Horu do Jihlavy.

Brno – Ostrava

Pro rozsah provozu na této ose bude rozhodující dokončení trati z Prahy do Brna, která přivede na tuto trať expresní spoje v relaci Praha – Ostrava a Praha – Zlín. Tyto linky budou v prostoru mezi Brnem a Přerovem vedeny po konvenční dráze spolu s dalšími linkami. Změnu přinese případná dostavba posledního úseku vysokorychlostní tratě v úseku Brno – Přerov souběžně s touto konvenční dráhou. V této oblasti kromě celkového zvýšení kapacity zrychlí spojení z Brna do Ostravy a v případě sjezdů také do dalších cílů. V rámci studie proveditelnosti je diskutován sjezd pro přímou obsluhu z Brna do Olomouce.

V případě této výstavby budou z Brna po vysokorychlostní trati vycházet expresní linky Praha – Ostrava, Brno – Olomouc (optimálně jako pokračování jiné vhodné linky), Rakousko – Polsko (část spojů pojedí nadále přes Otrokovice) a bude zde kapacitní rezerva pro expresy Praha – Ostrava v režimu Open Access. Po konvenční dráze z Brna povedou linky Praha – Zlín (Slovácko), Brno – Šumperk a Brno – Ostrava.

Předpokládá se, že v prostoru Přerova směrem na Ostravu se na vysokorychlostní trať připojí expresy z Olomouce do Ostravy a přes Valašsko na Slovensko.

Konstrukci jízdního řádu linek nižšího přepravního segmentu a části expresních linek budou určovat nadále shodné podmínky s předchozím stavem. V případě některých linek může dojít ke stanovení nových okrajových podmínek.

Praha – Olomouc (– Ostrava)

Tato trasa si i přes odliv části linek na vysokorychlostní trať přes Brno zachová významnou úlohu pro pokrytí řady vnitrostátních relací. V trase z Prahy do Olomouc je předpoklad zachování dvou tras expresních spojů provozovaných v intervalu 60 minut s jejich rozdělením ve směru do Ostravy a přes Valašsko na Slovensko. Trasu nadále budou pokrývat vlaky nižšího přepravního segmentu v relacích Praha – Ostrava, Praha – Brno (přes Pardubice) a v dílčích úsecích další linky.

Praha – Ústí nad Labem – Německo

Předpokládané dokončení vysokorychlostní trati z Prahy na státní hranice s Německem a odbočné větve v podobě novostavby do prostoru Loun a Mostu umožní naplnit cílové předpoklady nabídky dopravního

spojení. V prvním přepravním segmentu budou obslouženy v hodinovém taktu relace z Prahy do Německa, do Litvínova přes Ústí nad Labem a po přímé trati do Mostu s pokračováním do Chebu.

Nižší přepravní segment bude po plném zprovoznění předpokládané infrastruktury tvořen dvěma linkami, a to linkou ve směru Louny v hodinovém taktu a linkou ve směru do Děčína s obsluhou Litoměřic a Lovosic, kde je předpoklad dimenzovat dráhu pro nabídku druhého přepravního segmentu ve špičkovém intervalu 30 minut. Zavedení linky po nové trati do Loun v sobě skrývá potenciál zlepšení obsluhy Postoloprť, Žatce a přílehlého regionu přímými vlaky nebo systémovou přestupní vazbou. Přesnější návrh řešení bude předmětem prověření budoucí studií proveditelnosti. Návrh infrastruktury rychlých spojení obsahuje také kapacitu pro linku Praha – Německo v režimu Open Access (součást trasy Berlin – Wien).

Praha – Plzeň – Německo

Klíčovou stavbou pro rozvoj nabídky bude na českém území dokončení novostavby tunelové trati mezi Prahou a Berounem. Kromě výrazného zkrácení cestovní doby vznikne potenciál a kapacita pro posílení prvního přepravního segmentu na interval 30 minut mezi Prahou a Plzní. Rovněž mezinárodní význam spojení bude posílen, avšak klíčovou úlohu v rozvoji mezinárodní dopravy v této ose představují kroky německé strany v modernizaci a elektrizaci tratí.

Jako účelné se jeví v dlouhodobém horizontu uvažovat propojení jedné z vnitrostátních linek do Plzně nebo Chebu s linkou vedenou z Prahy východním směrem. Poptávka po tranzitu přes Prahu v relacích západ – východ má nezanedbatelný potenciál. Úskalím takového návrhu je dlouhodobá udržitelnost takového systémového propojení vhodných linek a měnící se okrajové podmínky spojení mezi více taktovými uzly.

V druhém přepravním segmentu bude klíčová podoba spolupráce s objednateli regionální dopravy. Nabídka spojení v radiálním směru do Prahy bude možné vhodným prokladem dálkové a regionální dopravy zahustit na interval 30 minut jak z Hořovic, tak z Příbrami (za podmínky dalších investic do infrastruktury trati č. 200), avšak v případě dálkové dopravy platí předpoklad nejvýše hodinového taktu.

Praha – Hradec Králové

Rychlé spojení východním směrem z Prahy je součástí předpokladu rozvoje vysokorychlostních spojení v České republice. Pro tento směr doposud nebyla dokončena žádná studie proveditelnosti, která by popsala parametry sítě i nabídky spojení dálkovou dopravou. V relaci Praha – Hradec Králové vnímáme v případě realizace trati s vysokorychlostními parametry potenciál pro vedení expresních spojů po vysokorychlostní trati v taktu až 30 minut. Druhý přepravní segment v taktu 60 minut by nadále využíval konvenční dráhu. Součástí budoucího prověření je také vznik odbočky pro rychlejší spojení do Pardubic, které by mohly využít expresní spoje z Prahy do Olomouce.

Z části nezávisle na těchto záměrech lze rozvíjet nabídku spojení v oblasti Náchodska a Trutnovska prostřednictvím prodloužení expresních spojů po modernizované infrastruktuře s krátkou cestovní dobou. Rozsah této nabídky bude záviset na skutečném stavu infrastruktury. Případné napojení Náchodska na systémovou nabídku spojení dálkovou dopravou je nutně podmíněno vznikem tzv. Vysokovské spojky nebo jiného záměru, který v přímé a bezúvratové trase propojuje tento region s Hradcem Králové.

Samostatnou otázkou zůstává vedení přímých vlaků do Polska pro spojení s městy Wrocław nebo Warszawa. Záměr mezinárodní vysokorychlostní trati by vytvořil podmínky pro hodinový takt mezinárodních expresních vlaků, které by byly součástí 30 minutového taktu spojů mezi Prahou a Hradcem Králové. Bez takové rychlé trati však zůstává spojení do Polska úlohou relací vedených přes Ostravsko (především spojení směr Warszawa) nebo v podobě linky Ex32 vedené po konvenční železniční síti ve směru Wrocław.

Praha – Mladá Boleslav – Liberec

Do přípravy v současnosti zpracovávané studie proveditelnosti spojení Praha – Mladá Boleslav – Liberec vstoupilo Ministerstvo dopravy s výhledovým rozsahem dopravy v podobě expresního spojení v trase Praha – Liberec s expresní linkou provozovanou v intervalu 60 minut, která by doplnila nabídku rychlíků uvažovaných již v předchozím časovém horizontu. Předpokládá se, že modernizace dráhy ve

směru z Prahy do Liberce kromě nového spojení přinese zkrácení cestovní doby stávajících linek a umožní stabilizovat okrajové podmínky v podobě dosažení taktových uzlů především v úseku Mladá Boleslav – Liberec.

Praha – Letiště Václav Havla/ Kladno

Nad rámec výhledového spojení regionální dopravou je na místě uvažovat o přímém napojení pražského Letiště Václava Havla nebo Kladna na síť dálkové železniční dopravy. Situace, která v této oblasti bude panovat v blízké budoucnosti po dokončení modernizace současné dráhy a jejíž součástí bude i dnešní linka R24, řeší obsluhu města Kladna a letiště Václava Havla především ve vztahu k Praze. Spojení s dalšími místy v České republice prostřednictvím železniční dopravy je nutné řešit s přestupem a doposud není zřejmé, jak tento přestup bude v centrální části uzlu řešen (příslušná studie je v současnosti ve zpracování).

Přímé vedení vlaků na letiště nebo do Kladna by nesloužilo k obsluze těchto míst pro cesty do Prahy, ale mělo by nalézt přínosy v pokrytí poptávky po cestě do těchto dvou cílů ze vzdálených oblastí České republiky ležících na východ od Prahy. Město Kladno je největším sídlem ve Středočeském kraji a na síť dálkové dopravy není přímo napojeno. Pražské mezinárodní letiště je i přes konkurenci obdobných letišť v okolních zemích významným bodem v přístupu k mezinárodnímu leteckému spojení. Základní 60 minutový takt linky nebo linek, které by mířily tímto směrem, nelze vnímat v měřítku uvažované obsluhy regionální dopravou, protože pro relace typu Olomouc – Letiště Václava Havla/ Kladno je takový interval obsluhy dostatečný.

Další přínos takového řešení lze nalézt v rovině dopravně-technologické. Vedení jedné nebo dvou linek umožní vysunout obrat končící linky mimo centrální část uzlu Praha. Ve výhledovém stavu převažují mezi linkami končícími v uzlu Praha ty směřující z východu a jejich obrat nebo nalezení vhodné kombinace linek pro tranzit představují výraznou komplikaci.

V případě tohoto směru rozvoje nabídky dálkové dopravy je však nezbytné zdůraznit, že žádný doposud známý investiční záměr neobsahuje výstavbu potřebné infrastruktury pro takové vedení dálkové dopravy. Ministerstvo dopravy však hodlá uplatnit takový požadavek v rámci budoucí probíhající přípravy studie proveditelnosti Železničního uzlu Praha, přičemž následně reálná proveditelnost ideového záměru obsluhy Kladna, popřípadě Letiště Václava Havla vybranými vlaky dálkové dopravy závisí na technické a ekonomické realizovatelnosti takového záměru.